



Déraillement de la machine 11 du train 4 au km 31,5 à 19 h 23 environ, peu avant la gare d'Arleuf.

Pour une cause très difficile à déterminer, la machine a déraillé de deux roues avant et deux roues arrière à la sortie d'une courbe. En raison de la déclivité assez forte, le mécanicien n'a pu arrêter son convoi que 30 m après l'origine du déraillement. Aucun surécartement, ni mauvais état de la voie, n'ont été relevés. Le personnel du train, aidé de deux poseurs, ont immédiatement pris les dispositions utiles pour le relevage de cette locomotive. Ce travail a néanmoins demandé 4 h 40 de travail et le train 4 a pu continuer sa route jusqu'à Château-Chinon. Aucun accident de personne, ni avarie à la voie. Une tige de suspension s'étant cassée, il est possible que la rupture s'est produite à la sortie de la courbe et a pu déterminer ce déraillement en même temps qu'un freinage s'effectuait.

SL 9.3.24

Déraillement train A marchandises ^{km} 33,86

Un déraillement des six roues de la machine 11, assurant le service du train A marchandises d'Athez-Concelles sur Château-Chinon, est survenu à 14 h 27 au passage à niveau. Par suite des pluies abondantes ayant tombé une partie de la journée dans cette région et de la déclivité en remblai côté gauche à cet endroit de la ligne, les sables et graviers, descendant de ce remblai sur le contre-rail, ont obstrué la voie. C'est pour cette cause que cette avarie s'est produite. Cette partie de ligne se trouvant à la sortie d'une courbe... n'a pu voir à temps l'obstacle. La locomotive a déraillé côté droit et a parcouru déraillée une longueur de 8 m environ. Le personnel du train, aidé des cantonniers des 2e et 3e équipes, ont réussi à relever la locomotive après un travail de 8 h 8, rendu difficile par le mauvais temps et le terrain détrempé, et la position de la machine écartée de 0,50 m de la voie. Le train a repris sa marche à 22 h 35, arrivée à Château-Chinon à 23 h 40, retour à Autun le 16 à 3 h 21. Avarie au matériel : un purgeur cassé à la machine.

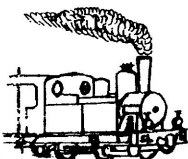
SL 15.7.32

Sur le Tacot

La régie des chemins de fer et autobus de SL informe le public qu'un glissement de terrain s'étant produit le 27 courant sur la ligne d'Autun à Château-Chinon, entre les stations d'Arleuf et Fâchin-le Châtelet, elle ne peut faire circuler les trains réguliers que jusqu'à Arleuf. Entre cette localité et Château-Chinon, et vice versa, un autobus assurera le service des voyageurs, bagages et messageries, tant que dureront les travaux de consolidation de la voie.

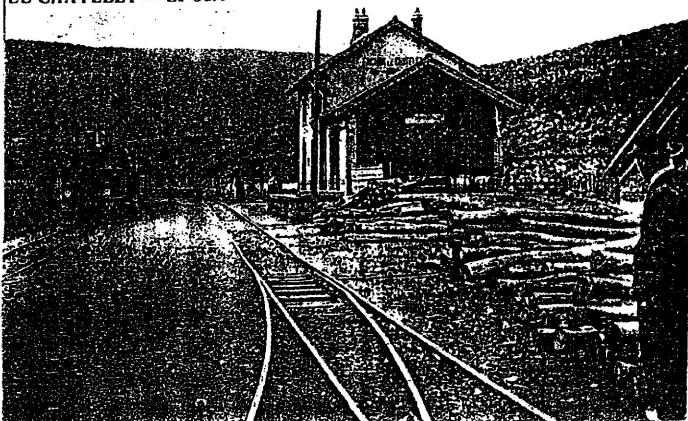
(3.1.31 : la circulation du Tacot est rétablie)

IM 31.12.30



FÂCHIN - LE CHÂTELET

LE CHATELET - La Gare



La gare desservait entre autres le bourg de Fâchin, mais la gare était sur le territoire d'Arleuf. Malgré tout, la ligne traversait celui de Fâchin sur environ 2 km et une halte avait été demandée au lieu-dit "le Morvand" en 1905 : le 23.6.05, la requête avait été refusée parce que la gare du Châtelet ne se trouvait qu'à 500 m.

Un rapport sur le trafic de la gare :

Le tonnage moyen des années 1911, 12, 13, peut être évalué sans précision (le tonnage des trois années de la gare de Fâchin est de 300 T, celui d'Arleuf que je n'ai pu retrouver peut être évalué au double, soit 900 T / 3 = 300 T), mais approximativement à 300 T l'an. Il était en majeure partie alimenté par des petits lots de particuliers revendant aux négociants, lesquels trouvaient un avantage à déposer à cet endroit que de livrer sur gares d'Arleuf et Fâchin. Il était du reste bien desservi par le chemin d'intérêt commun venant d'Arleuf et celui du hameau des Blandins.

Je crois savoir que le flottage des bois n'existera plus en 1925 pour diverses raisons. Mais il ne faut pas conclure que tout le bois de chauffage transporté au flot reviendra dans notre gare de Fâchin-le Châtelet, car nous avons dans cette région de sérieux concurrents par les camions-autos qui transportent directement de la coupe sur les gares d'Etang et Château-Chinon. Pour éviter les exigences des voituriers à boeufs et la reprise des bois, les exploitants préfèrent utiliser le camion qui cependant est fort cher.

La gare de Fâchin a reçu en 1917 et 1918 de forts dépôts de bois qui auraient été moins importants si les transports par fer n'avaient été aussi limités par les restrictions sur les grands réseaux. Je pense qu'avec bon ordre et régularité dans les transports, la cour de cette gare et l'excédent qui y fait suite sont suffisants pour satisfaire la clientèle.

SL 26.6.23

Quelques incidents :

Ecrasé par un train

Jeudi 25, le train de la ligne à voie étroite d'Autun à Château-Chinon, parti de notre gare à 12 h 35, arrivait près de la halte de Fâchin au passage à niveau situé au lieu-dit "l'étang d'Yonne", lorsque le mécanicien aperçut, longeant les rails, une personne qui n'entendit sans doute pas les coups de sifflet de la locomotive. Les freins du convoi furent aussitôt bloqués. Mais en raison de la déclivité de la ligne à cet endroit, la machine alla tamponner l'infortuné ouvrier qui s'était imprudemment engagé sur le ballast. La victime de cet accident fut réduite en bouillie et lorsque le train eut stoppé, on ne releva plus qu'un cadavre horriblement mutilé. C'était le corps d'un modeste bûcheron de Fâchin, Amelot, âgé de 29 ans, marié et père de deux enfants. On juge de la douleur de la veuve qu'il fallut prévenir avec tous les ménagements nécessaires. Le parquet de Château-Chinon avisé télégraphiquement s'est rendu sur les lieux de cet accident terrible pour ouvrir une enquête.

IM 28.9.13

Le train 1 a tamponné à son entrée en gare de Fâchin un couplage chargé de bois en grumes, sur la voie de quai de cette gare.

SL 16.1.16

Train 6 en détresse à Fâchin

par suite d'une avarie à la locomotive

La chaudière s'est vidée complètement par une entretroise cassée. Demande de machine de réserve à 22 h 20. A cette heure tardive, gare d'Autun fermée. Postes intermédiaires n'ayant pas répondu aux appels, toute communication devenait impossible. Ce n'est qu'à l'ouverture de la gare d'Autun à 6 h que les ordres ont pu être donnés de préparer la machine de secours.

SL 8.2.17

Le wagon J 24 chargé de bestiaux et entrant dans la composition du train 301 de ce jour, a déraillé au km 37,360, dans la tranchée qui se trouve un peu avant la gare de Fâchin côté Château-Chinon. Il y a tout lieu de supposer que les bestiaux, 4 boeufs et 4 vaches, se sont portés à l'arrière. Les deux roues avant ont déraillé.

SL 12.2.17

Déraillement train 301 au km 36,760

La machine 5 a déraillé à 14 h 10 environ, à la sortie du ponceau sur la rivière la Proie, à 400 m environ de la gare de Fâchin. La locomotive a déraillé des 6 roues. La voiture B 24 se trouvait encore sur la voie alors que tous les autres véhicules suivants étaient hors des rails. 40 m de voie étaient arrachés. Le relèvement et la mise sur rails de la locomotive et des wagons a demandé 4 h de travail. La remise en état de la voie a exigé à peu près le même laps de temps, mais ce travail a été terminé bien avant le passage du train 2. Train 301 arrivé à Autun à 20 h 18, soit 4 h 18 de retard (constitué du point de déraillement avec une machine de secours) ; train 2 retard de 4h3, arrivée à Château-Chinon à 23 h 22. Locomotive et wagons du train déraillé sont parvenus à Autun à 2 h 25 du matin, la marche ayant été très lente. Aucun accident à signaler.

SL 31.8.20

Le chef de train 1 de ce jour m'informe qu'un porc errant sur la voie peu après votre gare, face à la ferme Trinquet, aurait été écrasé par la locomotive. Comme cet accident a eu lieu de nuit dans une courbe, la responsabilité de la régie n'est nullement engagée, seul le propriétaire est responsable et est passible d'un procès-verbal. Puisqu'il est demandé que cette affaire n'ait pas de suite et si notre matériel n'a subi aucune avarie, nous consentons à ne pas poursuivre. Mais, dans ce cas, vous aurez à demander à M. Trinquet une renonciation à tout recours contre la régie dans les termes ci-après :

"Je, soussigné Trinquet..., reconnaissant pleinement mes torts d'avoir laissé mon porc errer sur la voie à l'heure du train dont je n'ignorais pas le passage à cette heure, abandonne tout recours contre la régie et regrette l'accident qui est survenu au train 1, le 18.10, près de mon habitation".

SL 18.10.27

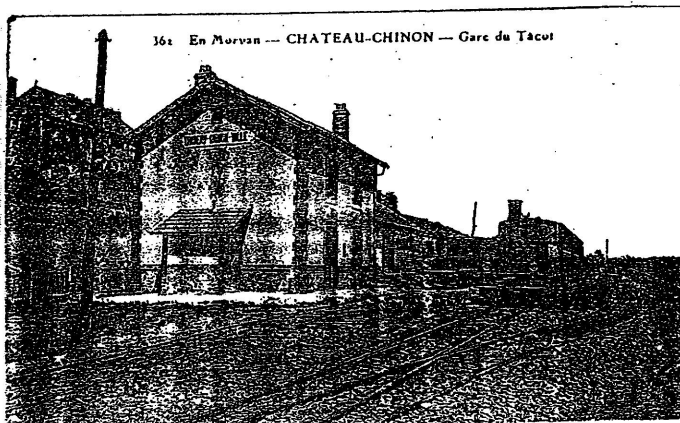
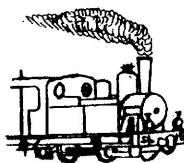
Près du lieu-dit "le Morvand", toujours le même marchand de bois d'Arleuf avait eu un embranchement particulier :

M. Defossement à Arleuf, embranchement au km 38,316 :

- prix forfaitaire de l'embranchement.....	3 000 F
- dépense supplémentaire pour ballastage.....	300 F
- redevance annuelle pour entretien, renouvellement.....	175 F
- location annuelle de l'appareil.....	125 F
- timbre.....	1 F
	3 601 F

SL 10.10.28

CHATEAU -CHINON- ville



Gare terminus jusqu'en 1904.

Des incidents, en contournant la montagne entre les Moulins d'Yonne et le faubourg de Volin, et un accident avant la gare :

A 15 h 25 environ, le feu s'est déclaré peu de temps après le passage du train spécial 506, dans un bois en bordure de la voie, au km 45,9, côté droit. Bien des suppositions font croire que le feu aurait été communiqué à des broussailles dont ce bois se trouve garni et vraisemblablement par une étincelle de la locomotive. La surface brûlée est d'environ 1 600 m² et les dégâts paraissent presque insignifiants. Le chef d'équipe, aidé de deux autres personnes, a éteint le feu qui menaçait de s'étendre.

SL 29.3.19

Un incendie de forêt s'est produit près de Château-Chinon, un peu après le passage du train 2. Une très grande surface de bois de 15 à 18 ha aurait été brûlée, car un vent d'ouest très fort activait le feu qui semble s'être propagé facilement dans les fougères ou broussailles (du km 44,950 au km 45,5, vers 11 h).

SL 27.3.23

Ordre au chef d'équipe principal d'aller avec un huissier sur place pour faire un constat déterminant à quelle distance de la voie cet amas se trouvait et rechercher si possible l'origine et la cause. Un nouveau foyer d'incendie venait de se produire (km 45) près de la voie dans une fourmilière. Plusieurs incendies se sont déclarés à peu d'intervalle et dans le même rayon. Les incendies de forêt dans cette région étant trop fréquents pour être de cause purement accidentelle, il conviendrait de rechercher et recueillir tous propos et notamment savoir, par la personne qui a vu la fumée la première, à quelle distance environ elle se trouvait du foyer, quel chemin elle a pris pour venir auprès des bûcherons.

SL 12.4.23

Un incendie de forêt s'est déclaré vers 10 h 55, après le passage du train 2, dans les bois de Château-Chinon, à gauche de la voie, du km 44,08 au km 45,14, soit 60 m de longueur, sur 30 à 35 m en profondeur (herbe sèche, broussailles, fougères...). L'importance des dégâts paraît se résumer à ce que les jeunes pousses d'un an sont peut-être un peu compromises. Quant aux baliveaux, hêtres et chênes, je ne crois pas qu'ils aient bien souffert. Ce bois a déjà brûlé il y a deux ans, au printemps, et dans des conditions identiques. Un deuxième foyer a été constaté ce jour et à la même heure du même côté du km 45,23 au km 45,26, sur 2 à 3 m de profondeur : dégâts insignifiants.

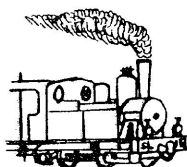
SL 10.5.24

Etrange accident

A 5 h 15 environ, après le départ du train 1, à 150 m de cette gare, sur le PN de la route d'Yonne, face à la propriété et scierie Girard, l'auto du propriétaire de l'hôtel de la poste, qui fait le service des voyageurs, heureusement vide, se trouvait engagée à 6 m au-delà de l'axe de la route, le capot tourné côté Autun, près du mur de soutènement en pierres sèches et l'arrière en plein sur la voie. Le mécanicien qui conduisait déclare avoir sifflé une fois assez longuement au départ de Château-Chinon ville et un peu avant le PN, et comme il neigeait et que d'autre part la voiture se trouvait dans l'ombre projetée contre ce mur par un bec électrique près du PN, il ne pouvait voir et encore moins se douter qu'une automobile se trouvait à cet endroit. Le choc fut très violent, car la carrosserie a été enlevée du châssis et ce dernier s'est trouvé coincé entre l'avant de la locomotive et le talus en terre. Le train ayant parcouru quelques mètres, les agents ont pu constater que personne n'était dans la voiture ou à la place du conducteur.

Devant descendre en gare, ce conducteur s'était trompé de route et avait tenté de faire un virage à cet endroit et n'avait pu réussir à faire ce virage. Il avait fait faire à sa voiture des allées et venues pour tenter de se dégager. Une roue avant a été relevée sur la neige dans le fossé droit contre le mur de soutènement. On ne s'explique guère qu'ayant entendu à cette heure matinale l'arrivée de notre train, l'appel, les coups de sifflet, ce conducteur n'ait rien fait pour prévenir nos agents de cette situation. Pas de dégâts importants au matériel.

SL 2.3.24



CHÂTEAU - CHINON - PLM

16. — CHATEAU-CHINON. — Gare P.-L.-M.



Terminus, tout le monde descend !

La gare possédait un dortoir pour le personnel des trains, un réservoir d'eau qui ne fonctionnait pas toujours :

L'alimentation d'eau des machines se fait très difficilement en ce moment, car le réservoir d'eau à Château-Chinon s'est vidé et nous ne recevons plus d'eau dans la prise d'eau de cette gare, ce qui oblige les trains à s'arrêter à la carrière des Blandins, tant à l'aller qu'au retour, pour faire l'eau nécessaire au parcours, d'où retards importants. Cette situation durant depuis une semaine au moins et rien de bien sérieux ne semble avoir été fait par la compagnie PLM, il conviendrait donc de savoir ce qu'elle se propose de faire pour que nous recevions l'eau qui nous est nécessaire. (20.4 : L'eau est revenue ce jour, la fuite du réservoir ayant été obstruée)

SL 18.4.23

L'approvisionnement en eau à la carrière des Blandins dure un quart d'heure au minimum (réservoir de Château-Chinon PLM vidé à nouveau). Nos trains étant toujours chargés, tant à l'aller qu'au retour, éprouvent tous un retard important, car l'approvisionnement à la carrière...

SL 14.3.24

Le conseil municipal de Corancy avait demandé l'établissement d'un arrêt à la Seigne au km 48,9, le 20.12.04 : demande qui n'avait pas été retenue (1.4.05), arrêt trop proche du futur terminus. A la même époque, la compagnie avait donné son accord pour installer une halle à marchandises avec quai à la gare PLM. La pose d'un croisement au km 48,5 eut lieu le 29.3.19, sans déranger la marche des trains de carrière et réguliers.

Difficultés de transit entre CFIL et PLM :

J'attire votre attention sur la situation qui nous est faite à votre gare, par suite des dépôts faits par le service de la carrière des Blandins dans l'intérieur de la gare PV. Ces dépôts encombrant complètement l'accès des voitures. Comme il importe que le commerce local ne souffre pas de cette situation, je vous prie d'inviter le service de la carrière à laisser un passage de 2,50 m environ entre les rails extérieurs de la voie de débard et ces dépôts.

SL 3.11.17

Les restrictions de notre trafic que semble apporter Château Chinon PLM, sur les bois dénommés de boulange en provenance de notre ligne, amènent à poser cette question : pourquoi tous les bois, indistinctement désignés "de boulange", sont-ils admis ainsi à Autun transit et local, alors qu'ils sont refusés à Château-Chinon PLM, dont les deux gares dépendent de la même section ?... Je ne sais à quel ordre obéir depuis quelques temps... mais sa façon (chef de gare de Château-Chinon PLM) de servir nos intérêts laisse fort à désirer.

SL 8.6.18

Entretien des installations de service

(art. 7 du traité d'échange)

L'entretien de toutes les installations affectées au service commun, autres que les voies, leurs accessoires, la grue roulante de transbordement et les bâtiments réservés à l'usage exclusif de chaque compagnie, sera assuré par les soins de la compagnie PLM et les dépenses correspondantes seront réparties entre les deux compagnies à la fin de chaque trimestre, dans les mêmes proportions que les autres frais d'exploitation de la gare commune.

SL 3.30

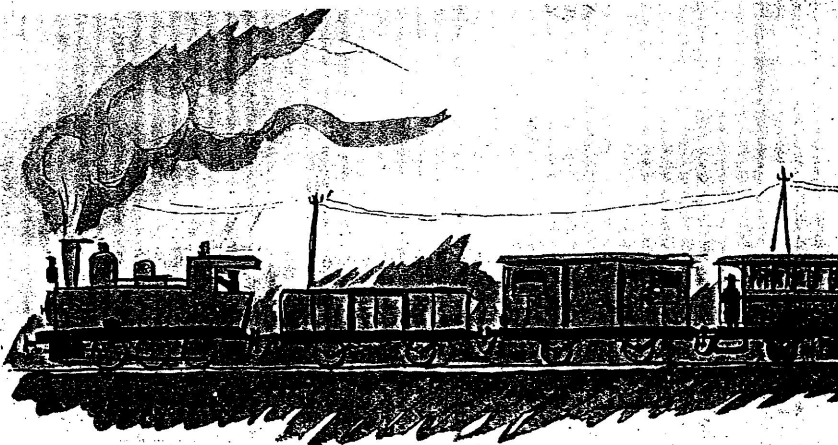
Quelques incidents :

Par suite d'un important retard du train 1 occasionné par l'impossibilité de tourner sur la plaque tournante la locomotive à Château-Chinon PLM, la neige poussée par un vent violent s'est introduite dans cette plaque et s'y est congelée. Obligation de former le train 302 avec la machine de réserve et une nouvelle équipe. Le train ne fut pas bloqué par l'amoncellement des neiges entre Arleuf et Corcelles, il a pu croiser le train 302 à Anost avec un retard de 3 h 45.

SL 10.1.18

Ce jour, la machine 4 du train 301 est entrée en collision au PN du chemin de grande communication n° 37, km 48,9, près de la gare PLM, avec une auto-camion. L'accident s'est produit dans les circonstances suivantes. Un peu avant le PN, le mécanicien a sifflé, mais n'a pas vu venir sur la route l'auto, n'étant pas du même côté. Au moment où le train allait franchir le PN, la voiture n'était plus qu'à quelques mètres de la voie et, par la vitesse acquise, est venue heurter le cylindre gauche de la locomotive. L'enveloppe de tôle très forte recouvrant cet organe a été comme aplatie. La voiture a été traînée par l'avant de quelques mètres sur la chaussée et les dégâts occasionnés, tant par le choc que par l'accrochage, sont assez importants et consistent en glace cassée, capot détérioré, ressorts cassés... Les deux personnes de la voiture n'ont pas été blessées, même le passager qui a été projeté sur la chaussée.

SL 22.7.20



Ce que n'avait pas osé le vrai chemin de fer, le fut par le "tacot", cette miniature ou cette caricature. Il s'enfonça dans la montagne. Il y en eut deux : celui de Nevers à Saulieu et celui de Château-Chinon à Autun. J'ai surtout joui des agréments de ce dernier.

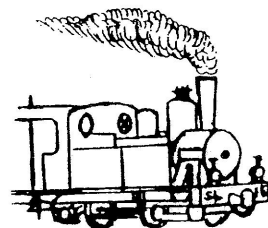
Le "tacot" était un jouet pour grandes personnes. Il n'était pas gros, mais il faisait du bruit comme dix express. Il fumait comme un paquebot et sifflait comme cent chefs de gare. Il ne se croyait pas rien. Il batifolait dans les prés, serpentait dans les avoines, flânait dans les sarrasins, errait dans les bois, longeait les précipices, sautait les ruisseaux. Il descendait fièrement les pentes, mais il soufflait dans les côtes et parfois s'arrêtait pour reprendre haleine. Les voyageurs pouvaient alors descendre et cueillir quelques fleurs. Dans les petites gares, il se reposait longuement et il prenait de l'eau, car il avait toujours soif... comme ses mécaniciens.

Ce "tacot" n'a pas résisté à la concurrence des cars et des camions automobiles. On ne peut guère le regretter car sa lenteur (36 km en 3 h), son manque total de confort n'étaient pas compensés par son pittoresque. Ce jouet n'était pas toujours amusant.

Joseph PASQUET

"En Morvan" (1967)

et encore de



Finissons par quelques articles parus pendant et après la première guerre mondiale, jusqu'à la suppression du service "voyageurs".

Le Tacot du Morvan et le train n° 6

On pourrait croire que les chemins de fer ont été créés pour la plus grande utilité et commodité du public, c'est-à-dire pour le service des correspondances et le transport des voyageurs. Il n'en est malheureusement point ainsi, tout au moins sur le chemin de fer d'intérêt local allant d'Autun à Château-Chinon.

Ce petit Tacot, bruyant, secouant et grinçant sur les rails à chaque tournant, restera légendaire et passera à la postérité comme un modèle d'irrégularité, d'incommodité et de routine. La direction seule est responsable d'un semblable état de chose, dont tout le monde se plaint, contre lequel tout le monde proteste et réclame en vain, et qu'il serait bien facile de perfectionner pour la plus grande satisfaction de tous.

Le chemin de fer, soi-disant d'intérêt local, d'Autun à Château-Chinon, dessert, sans aucun souci d'ailleurs de l'intérêt des localités, quatre bureaux de poste, cinq communes et environ 6 000 habitants. Les correspondances de Paris sont dirigées par Chagny sur Autun, par le train 446 devant arriver normalement dans cette localité à 17 h 40. Le départ du train d'intérêt local n° 6, d'Autun à Château-Chinon, doit s'effectuer à 18 h 10 avec un délai d'attente de 15 mn admis par la compagnie. C'est ce train n° 6 qui apporte, aux quatre bureaux de poste et aux cinq communes, tous les courriers de la ligne de Paris, lettres, journaux, etc.

On pourrait supposer que ce train n° 6 attend, pour quitter Autun, l'arrivée du train 446, de façon à permettre le transbordement des dépêches et le changement de lignes aux voyageurs arrivant par le PLM 446 et se dirigeant dans la direction de Château-Chinon. Il n'en est point ainsi et, pour des raisons évidemment très importantes, mais ignorées du public : une fois le délai d'attente de 15 mn écoulé, le train n° 6 se met en route sans se préoccuper des dépêches et abandonnant les voyageurs à leur malheureux sort. Ceux-ci, pour la plupart des permissionnaires fatigués d'un long voyage, sont obligés, ou de coucher à Autun, ou de gagner leur domicile à pied, au milieu de la nuit, c'est-à-dire de faire de 12 à 24 km. Quant aux dépêches, elles ne partent que le lendemain et sont distribuées le surlendemain, c'est-à-dire qu'elles mettent 48 h pour venir de Paris dans cinq communes du Morvan.

On pourrait supposer qu'une impérieuse nécessité exige le départ exact, précipité, immédiat du train n° 6, et qu'un retard de quelques minutes ferait manquer une importante correspondance à Château-Chinon ou le long de la ligne, c'est tout à fait inexact. Il n'y a de correspondance, ni sur la ligne, ni autre part. Arrivé à Château-Chinon, qui est son point terminus, le train s'arrête. Le lendemain matin, il repart pour Autun, manque de nouveau, à la même heure que la veille, la correspondance du train PLM 446 et recommence ainsi indéfiniment. A ce point de vue, il est d'une exactitude et d'une régularité que l'on ne peut malheureusement que regretter.

L. Humour

Des réclamations ont été adressées au ministre des postes et télégraphes, ainsi qu'au directeur de la compagnie du chemin de fer d'intérêt local. M. le ministre, pas plus que M. le directeur, n'ont paru. Par contre, M. le préfet de Saône-et-Loire et M. le directeur des postes à Mâcon ont pris connaissance, avec une bienveillance marquée, des plaintes à eux adressées par les maires des communes lésées. Nul doute que d'ici peu, ils ne finissent par connaître la cause si grave et si mystérieuse, qui s'oppose aux modifications demandées, et qu'ils n'exigent, de la compagnie du chemin de fer d'intérêt local, des modifications à une situation ridicule et tout à fait préjudiciable aux intérêts et à la vie normale de cinq communes du Morvan.

IM 19.4.17

COMTE D'ESTERNO,
MAIRE DE LA SELLE-EN-MORVAN

Nous recevons d'Anost la lettre suivante :

... Est-il vrai que, depuis quelques temps et pour certains animaux, notre Tacot a supprimé le tarif de transport au poids pour le remplacer par celui à la tête ? Cette façon de procéder a soulevé de nombreuses protestations qui, jusque-là, sont restées sans effet. Avec ce tarif, un porc de 25 kg paie le même prix qu'un de 250 kg, soit 5 F par tête, d'Anost à Autun, et s'il y en a 40, cela fait 400 F pour un wagon, qui aurait coûté 11 F avant la guerre.

On comprend très bien que la compagnie ne peut plus marcher au tarif d'avant-guerre, par suite du prix excessif du charbon et des augmentations de salaires accordées à son personnel. Mais ce n'est pas en appliquant des tarifs prohibitifs qu'elle améliorera sa situation, bien au contraire. Les marchands de porcs et les cultivateurs, qui étaient de bons clients pour le Tacot, conduisent maintenant leur bétail à pied ou par voiture.

Pour les bois de chauffage, c'est à peu près la même chose. Un wagon, qui coûtait 16 F de transport d'Anost à Autun, coûte actuellement 96 F, ce qui fait que plusieurs gros marchands de bois font leurs transports en camion-auto, et on peut voir actuellement des camions de bois provenant du voisinage de la gare d'Athéz-Corcelles, rouler à côté du Tacot, sur la route d'Autun, conduisant leur chargement à la gare PLM. Il est vrai que cela n'empêche pas le Tacot de rouler, mais il roule souvent à vide, et la compagnie est obligée d'augmenter ses tarifs voyageurs pour combler le déficit.

IM 16.4.21

FRANCIS LACOLLE



Le Tacot

Nous avons signalé samedi les essais d'automotrice qui viennent d'être faits sur la ligne d'Autun à Château-Chinon.

L'horaire du Tacot, tel qu'il est établi actuellement, ne satisfait pas plus Autun que Château-Chinon. Il existe deux trains par jour, aussi incommodes l'un que l'autre, surtout en hiver. En effet, le premier train part de Château-Chinon à 4 h 45 du matin, arrive à Autun à 7 h 30, en repart à 9 h et est à Château-Chinon vers 11 h 30. Ce train repart à 1 h 25 avec retour entre 8 h 30 et 9 h du soir.

Les voyageurs qui viennent à Autun ne peuvent faire leurs affaires entre 7 h 30 et 9 h, où les magasins et les banques sont à peine ouverts. Il leur faut donc demeurer une grande journée. Pour ceux qui vont à Château-Chinon, c'est le bouquet. Ils arrivent juste pour déjeuner et repartir, et encore il ne faut pas perdre de temps.

Conséquence : personne n'utilise plus le Tacot pour venir à Autun, personne ne le prend pour aller à Château-Chinon. C'est un train qui se balade 5 ou 6 jours par semaine, vide ou avec de rares voyageurs. Espérons que la compagnie de Saône-et-Loire, grâce à l'économie qu'elle réalisera avec l'automotrice, voudra bien rétablir, comme avant la guerre, un troisième train qui permettra de circuler la journée. On pourra alors utiliser le confortable Tacot.

IM 6.4.27

A propos du Tacot

Le chemin de fer d'Autun à Château-Chinon, autrement dit le "Tacot", rend de réels services aux habitants d'Autun et du Morvan. Il en rendrait davantage encore si ses horaires étaient plus commodes. Examinons la chose en détail.

Le Tacot a, par jour, quatre trains, deux montants et deux descendants. Les deux montants partent d'Autun à 8 h 25 et 17 h 25 ; les deux descendants arrivent à Autun à 7 h 15 et 15 h 45. Ce dernier a ordinairement 15 à 20 mn de retard. Or, un campagnard, qui a affaire à Autun, prend habituellement le train du soir. Il arrive quand tous les bureaux d'administration, de banque ou d'affaires sont fermés. Il a juste le temps de faire une ou deux commissions dans l'avenue de la Gare, mais il lui est impossible de gagner la ville haute. S'il arrive à Autun par le train du matin, il ne peut rien faire avant le départ du train de 8 h 25 qui le ramènerait chez lui. Ni les bureaux, ni les magasins ne sont ouverts. Il doit par conséquent demeurer la journée entière à Autun et faire la dépense du repas de midi. De leur côté, les Autunois, qui veulent se rendre à la campagne, n'ont qu'un seul train partant à 8 h 25 : journée entière perdue et dépense du déjeuner.

Comment améliorer cette situation ? On ne peut changer les heures des trains existants. Ils assurent, tant bien que mal, la correspondance avec le PLM et font le service postal de quatre bureaux de poste. Il ne reste qu'une solution : obtenir un train supplémentaire dans le milieu de la journée ainsi qu'il existait avant la guerre. Mais comme ce train chargerait le budget du Tacot, qui n'est pas en bénéfice, soyons modestes et contentons-nous de le demander une fois par semaine, le vendredi jour de marché.

Ce train devrait partir d'Autun entre 11 h 30 et 12 h. Il monterait jusqu'à Vaumignon (Corcelles serait mieux, mais par raison d'économie, Vaumignon suffirait). Il reviendrait immédiatement et arriverait à Autun entre 13 h 30 et 14 h, juste à l'heure d'ouverture des magasins et des bureaux. Les campagnards pourraient ainsi faire leurs affaires, soit le matin, soit l'après-midi, sans autre dépense que le prix du billet. En sens inverse, les relations des Autunois avec la campagne seraient également très améliorées.

Conclusion : demandons à l'administration du Tacot de faire l'essai de ce nouveau train pendant quelques semaines et, si le résultat est convaincant, de continuer. Demandons, en même temps, aux conseils municipaux intéressés, d'émettre un vote favorable en faveur de ce projet, et, aux élections cantonales, nous n'accorderons nos suffrages qu'aux candidats qui s'engageront à soutenir notre revendication devant le conseil général.

IM 22.8.28

UN ABONNÉ

(au sujet d'une brochure sur le Morvan)

... Les Autunois eux-mêmes pourraient profiter de cette lecture. On y puise une foule de choses intéressantes. J'ai appris, par exemple, que la route trouve le moyen d'arriver à Château-Chinon après avoir déroulé son ruban sur 36 km, mais que le Tacot, brouillé avec la ligne droite, partant du même point, n'arrive au même but qu'après avoir cherché son chemin durant 50 km. Il est vrai que sa rapidité bien connue lui permet pas mal de fantaisie. Il me fait l'effet, notre Tacot, d'un pur sang capricieux, s'ébattant au milieu de la campagne...

IM 6.4.29

"MON GRAIN DE SEL"
CÉRÉBOS

Suppression service voyageurs

Ainsi, la régie départementale des chemins de fer et autobus de Saône-et-Loire nous informe que le service des voyageurs est supprimé sur le Tacot Autun - Château-Chinon. La chose se préparait depuis plusieurs semaines déjà, depuis que les autobus avaient doublé la voie ferrée à titre d'essai. Il faut croire que cet essai, bien que rapide, aura été concluant, puisque l'arrêt de mort du Tacot est prononcé.

Dans notre siècle de progrès, on concevrait mal qu'une réformée de ce genre n'aboutisse pas au bien de tous les intéressés. Et quels sont-ils ces intéressés ? Les habitants de la Selle, Anost et autres lieux, d'une part ; la régie départementale des autobus d'autre part, et aussi accessoirement nous tous qui serons chargés de combler le déficit éventuel... sinon probable.

Il est bien possible que la régie des autobus trouve son compte dans cette affaire, surtout depuis que l'entreprise privée, qui l'avait devancée, a dû s'incliner devant sa puissance. Seule maîtresse de la route, la régie a commencé par adopter un tarif... soigné, qui pulvérisait celui de feu "Tacot". L'avenir nous en dira les résultats.

Les usagers sont encore circonspects. Ils n'arrivent pas à oublier leur "tortillard". Que voulez-vous ? On avait pris ses habitudes. Le Tacot faisait partie de la famille à tout un chacun. Pour une somme raisonnable, le chef de gare vous donnait un billet qu'il accompagnait d'une aimable parole (ou même d'un gracieux sourire si la Providence vous avait fait l'honneur de vous créer jolie fille). Muni du billet, vous pouviez dans un wagon occuper une place assise et disposer alentour de vos paquets, sacs et colis divers, le tout évidemment sans bourse délier, à titre gracieux. Que de paires de poulets, de doubles de pommes de terre, de légumes, de lapins, de cabris même, ont circulé ainsi en franchise ! Il fallait que le voyageur craignît réellement d'ameuter la foule pour se décider à faire enregistrer des bagages. Ah ! Ce Tacot, c'était tout de même une bien brave bête !...

Je crains fort que ce bon temps ne soit passé. Dans les autobus, la place est limitée et les mœurs établies vont avoir quelque difficulté à se mettre à la page, il en coûtera en tout cas beaucoup plus cher.

Mais, au fait, on a supprimé le Tacot sans doute parce qu'il était en déficit. Or, pourquoi, avant de le tuer, n'a-t-on pas essayé de ces tarifs que l'autobus nous assène aujourd'hui brutalement sans notre consentement ? Pourquoi n'avoir pas aussi exigé un prix de passage sur toute cette marchandise qu'on avait l'habitude de tolérer gratis ? Cela eût sans doute permis de "boucher un trou" considérable, et peut-être de trouver la solution mixte, voyageurs en autos, marchandises en wagons, qui a prévalu et dont l'exercice nous ménage, je le crains, quelque surprise pécuniaire.

Nous tous enfin, intéressés de la troisième catégorie, nous demandons au ciel que jamais ne se dresse, à côté de la régie, un service concurrent opiniâtre, comme sur la ligne Saint-Léger-sous-Beuvray - Etang, par exemple. Cela nous vaudrait une baisse des prix de transport, dont les usagers de l'autobus se réjouiraient sans doute à bon droit, mais dont nous serions appelés indubitablement à faire les frais. Et ceux qui, comme moi, n'ont jamais encore utilisé et n'utiliseront sans doute jamais l'autobus Autun - Château-Chinon, pourraient la trouver saumâtre...

IM 18.7.31

"MON GRAIN DE SEL"
CÉRÉBOS

Le TACOT refonctionne partiellement... et les autobus continuent

Nous avons publié, samedi, le compte-rendu de la réunion tenue récemment à la sous-préfecture d'Autun et au cours de laquelle une commission interdépartementale Nièvre - Saône-et-Loire avait examiné les réclamations des populations comprises entre la Petite-Verrière et la limite de la Nièvre, relatives aux nouveaux services d'autobus Autun - Anost et Château-Chinon. Ces nouveaux services, destinés à remplacer le Tacot, privaient de communications lesdites populations, auparavant desservies par deux trains journaliers.

On apprend aujourd'hui que, faisant droit à ces réclamations, la régie des chemins de fer a décidé d'adjoindre une voiture de voyageurs au train de marchandises journalier et accepté d'autre part certaines modifications concernant des arrêts facultatifs, des modifications légères d'itinéraire, ainsi que les mesures propres à assurer le service postal de la commune de Roussillon. Ces modifications sont entrées en vigueur dès lundi dernier, le 5 octobre.

On voit bien que les élections approchent !...

IM 10.10.31

Nous avons recueilli, dans ces années 1980, des souvenirs, des témoignages de personnes qui ont connu le temps du "Tacot", qui l'ont pris ; elles le regrettent toutes. Les voyages d' alors étaient beaucoup plus gais que ceux d'aujourd'hui, même s'ils étaient beaucoup moins confortables ; il est vrai que ces personnes étaient jeunes, il y a au minimum 50-60 ans de cela. Voici ces souvenirs nostalgiques.

VAUMIGNON (Anost)

Alors, les veilles de foire, on amenait les bestiaux, on amenait les wagons, et puis ça durait comme ça toute la nuit ; les 1er mars, et bien, c'était toute la nuit. Et puis, quand les galvachers venaient, ils amenaient tous leurs boeufs par le Tacot, puis les ramenaient par le Tacot, des autres, quoi.

Nous étions quatre cafés à Vaumignon. Il y avait du monde partout... Les jours de 1er décembre à Anost, c'était une foire ! Il y avait des bestiaux jusque sur Bussy, qui ne tenaient pas sur le champ de foire d'Anost, et presque jusqu'ici, tout le long de la route.

ANOST HIER ET AUJOURD'HUI
J'HABITE EN BOURGOGNE
CRDP Académie de Dijon

CHAMBOIS (Tavernay)

J'ai été garde-station à la gare de Tavernay-la Comaille en 1935 et 1936. Je me souviens avoir vu passer quatre trains : un pour les écorces en mai-juin 1935, un pour la foire du 1er septembre 1935, un pour celle du 1er mars 1936 et un pour les écorces en 1936. C'est tout. Mais j'ai délivré les billets aux voyageurs qui prenaient les autobus, jusqu'en 1937 et me suis occupée des messageries jusqu'en 1939 où la ligne a été complètement déclassée.

Les GIRARDS (Anost)

Quand il y avait trop de voyageurs, il fallait que quelques uns du train descendent, pour permettre au Tacot de monter les côtes, telle que celle entre Athez et Corcelles, quand il ne fallait pas d'ailleurs le pousser, chose facile vu sa vitesse. Autant dire que la montée en Fragny n'était pas bien rapide pour atteindre les Malpennes, derrière les Pasquelins.

La CELLE

J'étais gamin et je me souviens très bien du Tacot. Mes parents habitaient à Aigrevéau (Roussillon) et de temps en temps nous allions faire des courses à Autun. Il fallait descendre jusqu'à la gare de la Selle à pied et remonter ! Je donnais la main à mes deux parents et, pour que la route soit moins longue, nous chantions. C'était mon père qui, au retour, portait la masette pleine des emplettes faites à Autun. En arrivant, nous prenions un repas, très simple, composé de pommes de terre avec une salade et nous étions heureux !

Un peu plus tard, venue à la Selle, je me souviens d'un homme, déjà âgé, rapide aux enjambées très grandes. Partant en même temps que le Tacot de la gare de la Selle, il arrivait à ses côtés en haut de Polroy. Il faut dire que, malgré le petit détour derrière l'emplacement de l'ancienne mine, la côte était bien dure pour le Tacot qui devait souvent s'y reprendre à plusieurs fois pour la grimper, surtout s'il était bien chargé.

Les PIGNOTS (Anost)

J'ai dû prendre le Tacot deux-trois fois. J'avais trois-quatre ans, lorsque je fis mon premier voyage pour Autun. Je me souviens très bien d'un fait précis : quelle ne fut pas ma surprise de voir tant d'eau sous le pont métallique de l'Arroux et, comme le pont n'était pas large du tout, j'étais effrayé. On racontait à cette époque, un peu pour ironiser sa vitesse, qu'un jeune homme de 17 ans, ayant raté le train en partance à Corcelles pour Château-Chinon, et bien qu'étant chaussé de ses pantoufles il prit "ses jambes à son cou", il put le rattraper à Arleuf ! Il avait dû prendre la route en coupant le plus possible et sans doute que le train, en plus des lacets vers Fragny, s'était arrêté aux Corvées ou à Fragny pour accrocher des wagons.

Mon beau-père, agriculteur à Saint-Léger-sous-Beuvray, devait traiter certaines affaires à Château-Chinon. Il prenait son vélo jusqu'à la Selle et empruntait le Tacot. Les voyages n'étaient guère rapides !



ANOST

Le Tacot se nommait en réalité "chemin de fer d'intérêt local d'Autun à Château-Chinon". Le trafic "voyageurs" cessa le 31.7.31, remplacé par un service de cars très modernes "Cottin-Desgouttes". Il ne subsista alors que le trafic marchandises jusqu'en 1936. Le Tacot atteignait en pointe 40 km/h, mais il fallait environ une heure pour aller à Autun, à cause de fréquents arrêts aux gares, mais aussi de très nombreux arrêts facultatifs (Velée, les Chevannes, le moulin de Roussillon, Vauchoze, le Chêne...).

Il avait un rôle économique important : transport de bestiaux pour les foires, alors fort nombreuses ; marchandises diverses, dont l'exploitation de la carrière de granite des Corvées ; il ne cessa pas son trafic pendant la guerre de 14-18, permettant ainsi la mobilisation et les permissions des soldats de nos campagnes (les jeunes hommes mobilisés ne manquaient pas, cette guerre a fait plus de cent morts sur la commune d'Anost).

Les rails furent démontés entre 1936 et 1939, ce que l'on regretta d'ailleurs, au cours de la seconde guerre mondiale. Pour ironiser un peu sur la vitesse du Tacot, on disait alors, couramment, qu'un retardataire, manquant le Tacot à la gare d'Autun, pouvait le rattraper à la Folie, à condition de prendre ses sabots à la main.

La BISE (Roussillon)

Du temps du Tacot, j'habitais aux Billons (Anost). La gare la plus proche était celle de la Petite-Verrière, ce qui représentait tout de même 5 bons km à pied, qu'avec ma famille nous n'hésitions pas à couvrir. Le retour était beaucoup plus fatigant, nous revenions les bras chargés et il fallait monter une bonne côte, mais nous les faisions gaiement.

Le POMMOY (Roussillon)

Les gens de Roussillon, bien que n'ayant pas le Tacot sur leur commune, l'utilisaient volontiers. Ils avaient plusieurs gares suivant l'emplacement de leur hameau : ceux habitant Aigrevéau, les Barbeaux, les Viollets, descendaient jusqu'à la Selle, ceux du Chézet, de Jeusot jusqu'à Vaumignon ou la halte de Velée, ceux du Pommoys jusqu'à Corcelles. Personne ne s'ennuyait dans le Tacot. Si certains jouaient aux cartes, d'autres conversaient ou lisaient leur journal, et dès que l'un des voyageurs entonnait un air sur sa vielle ou sa cornemuse, tout le monde se mettait à chanter : le temps passait très vite en fin de compte.

Les MALPENNES (Arleuf)

Il y avait une halte proche des Malpennes, avec un abri et un piquet fiché en terre qui portait "les trains ne s'arrêtent que pour prendre les voyageurs qui, rapprochés du poteau d'arrêt, font comprendre au mécanicien leur intention de monter". Quand il faisait bon, les jeunes filles et jeunes gens des Pasquelins et des Malpennes allaient au devant des voyageurs qui descendaient à cette halte. Si nous avions du courrier, nous le descendions au chef de train, plutôt que de le porter à Arleuf qui était beaucoup plus loin. La cabane de Fragny, où se trouvait un embranchement, appartenait à M. Desjours, propriétaire des bois aux alentours. Pour la carrière des Blandins, il avait été mis à disposition une locomotive Baldwin dont le sifflet était beaucoup plus grave que celui des autres locomotives. A l'arrêt de l'exploitation de la carrière, la machine avait continué de circuler pour la ligne.

Pour charger ou décharger les wagons à Arleuf, les ouvriers disposaient d'un wagonnet qui circulait sur les rails. Il devait être poussé à la main. A la descente, il était tentant de monter dedans pour activer la descente et ne pas se fatiguer. Et pour la montée, le lorry était poussé par la locomotive. La traversée de la route nationale à Arleuf était en pente. Aussi un jour, comme les essais de faire monter un train formé de trois wagons pleins étaient infructueux, le mécanicien, assez corpulent, n'hésita pas à s'agripper à la cheminée de la locomotive pour faire contrepois et donner ainsi plus de puissance à la locomotive, qui fit tout de même encore plusieurs tentatives avant de parvenir à grimper la côte.



FRETOY (Cussy)

J'habitais au moulin de Rouquion (moulin de Roussillon, sur Anost, près de la Petite-Verrière). Je prenais le Tacot à cette gare. Quand la gare était prévenue d'un retard du Tacot venant de Château-Chinon, nous étions à peu près sûrs qu'il y avait eu déraillement vers Corcelles. Nous n'aimions pas trop entendre le Tacot venant de cette direction, car son sifflet nous amenait aussi la pluie. Par contre, quand nous entendions les coups de mine de la Voltennes, à 3 km à l'est, nous étions certains d'un beau temps. Pour la carrière de Voltennes, M. de Champeaux n'était plus propriétaire à partir d'une certaine profondeur. Deux de ses fermiers, locataires, pour prix de leur bail, devaient conduire les convois de la mine jusqu'à la gare de la Selle avec leurs boeufs.

VELEE (Anost)

J'ai travaillé à la carrière des Corvées, qui possédait un embranchement spécial pour charger les wagons en pavés. Il est arrivé qu'une fois le train circula quelques kilomètres sans son chef de train, en voici les circonstances : sur cet embranchement, en direction de Château-Chinon, un ou plusieurs wagons vides étaient déposés, pour qu'ils soient chargés et repris par un autre train qui allait en direction d'Autun. Quand les wagons étaient en place, le train devait reculer et se remettre sur la voie principale en direction d'Arleuf. Avant la manœuvre, l'aiguille avait été libérée par le chef de train qui détenait seul la clef du cadenas d'ouverture et de fermeture. Ce chef de train devait la refermer la manœuvre finie. Donc une fois, le train ne s'était pas dégagé assez de cette aiguille, aussi le chef de train siffla pour prévenir le conducteur d'avancer légèrement, mais celui-ci pensa que c'était le départ pour les Malpennes. Aussi il partit et le chef de train resta à terre, qui n'eut d'autre solution que de suivre le Tacot, en espérant que celui-ci s'arrêterait bientôt. Mais le conducteur ne s'en aperçut pas tout de suite et ne s'en avisa qu'aux Malpennes. Il fut obligé de reculer et d'aller à la rencontre de son chef pour le récupérer.

Après avoir habité quelques années avec ma femme, qui préparait les repas des ouvriers, à la "Cantine", peu après la carrière vers Vauboeufs, j'ai demeuré à Athez et prenait le Tacot à Corcelles pour aller travailler à la carrière. Comme le train n'allait pas très vite en montant, je sautais du train par habitude. Par contre, je ne le faisais pas précédemment quand je restais à la "Cantine" et que je prenais le train venant d'Arleuf : là, le train marquait un léger stop. Une fois, il arriva que le conducteur m'oublia, je dus sauter sans toutefois me faire de mal ; dès qu'il s'en aperçut, il se retourna vers la voie et m'apercevant en train de courir, continua son chemin.

CORCELLES (Anost)

Les dernières années où roulait le petit train, le voyage était très long, plus de deux heures ! Il est vrai qu'il ne transportait plus beaucoup de voyageurs, et encore certains jours seulement ; autrement, il ne tirait que des wagons de marchandises lourdes. A Vaumignon, les femmes attendaient patiemment à leur place que les hommes et les mécaniciens reprennent la leur. Les langues allaient bon train dans le café, comme dans le train. Après un bon petit arrêt prolongé par le nombre de personnes qui étaient descendues pour prendre la patate en direction d'Anost, et par le nombre de wagons qu'il y avait toujours à manutentionner, le petit train s'élançait pour avaler la dernière côte avant Corcelles.

Chaque gare était gardée par une garde-station dont le mari était poseur dans la même commune. Aussi, en 1913-14, quand le poseur de Corcelles fit une chute mortelle à vélo, il s'était trouvé quelqu'un pour épouser la garde-station et obtenir ainsi une place de poseur-cantonnier.

VARIN (Anost)

J'ai aidé mon père qui travaillait à la scierie Billon-Ravier, après la guerre de 14-18. Cette scierie était implantée en face de l'hôtel de Corcelles. Elle livrait des traverses au Tacot et à la compagnie PLM. Ensuite mes parents ont tenu cet hôtel autour des années 30. J'habitais donc très près de la gare de Corcelles et il m'arrivait très souvent de prendre le Tacot avec des copains. Une fois, l'un d'entre nous n'avait pas eu le temps de prendre son billet en gare. Comme nous restions toujours sur la plate-forme, il s'était mis au bord de celle-ci sur les marches du wagon, et à plusieurs nous avions tenté de le catcher ; mais le chef de train, habitué aux tours des gamins, eut vite fait de le découvrir et de lui faire payer sa place.

Les plates-formes étaient toujours prises d'assaut, ou par les gamins, ou par les adolescents... Elles ont été les témoins de bien de faits... et si elles avaient pu parler, elles auraient eu de quoi raconter ! Sur la fin de l'exploitation du Tacot, il y eut des essais de micheline, qui ne furent pas convaincants : sur le plat tout allait bien, mais il n'en était pas de même dans les côtes.

La CELLE

Il se trouvait des gares à Autun, la Comaille, la Selle, la Petite-Verrière, Vaumignon, Corcelles, Arleuf, Château-Chinon. Quand il était en panne, il fallait le pousser et dire "teuf-teuf". Il fut ouvert à la circulation le 1er septembre 1900. Lors de l'inauguration, en faisant une manœuvre, il a écrasé un homme, qui devait être de Saint-Prix. Les chefs de gare de la Selle et de la Petite-Verrière étaient des femmes : Mmes Chiffliot et Mangematin ; leur mari était poseur de rails. Le café Boyer servait d'arrêt pour le transport des boeufs, dont le fumier était utilisé par le propriétaire du café pour son jardin. Rien de perdu ! M. Mayeux devait traîner les wagons avec des boeufs, pour charger à la Castille du spath-fluor et au moulin de Roussillon. Le Tacot s'est arrêté en 1935-36. La démolition fut faite par MM. Lemoine, Roger Calle et un Italien. Le transport, entrepris par M. Paul Gaudry, fut assuré par des boeufs jusqu'au pont des Chaumes Froides pour l'entreposage des matériaux.

ANOST

J'ai utilisé le Tacot à partir de 1926 pour venir de Paris. Il assurait la correspondance avec le train. Je ne me souviens pas de la durée du voyage Autun-Vaumignon, mais cela ne devait pas être bien rapide, car les passagers jouaient aux cartes. En revanche, un souvenir bien précis me reste : il n'y avait pas de barrière de passage à niveau et la traversée de la voie en "voiture" n'était pas toujours aisée. Nous avons d'ailleurs eu un accident d'automobile en 1930 : entre Arleuf et Château-Chinon, au passage de la voie dont le ballast était mal entretenu, notre voiture a dérapé et terminé sa course dans un poteau électrique. Souvenirs moins précis : trois-quatre wagons ; beaucoup de marchandises, bestiaux pour Château-Chinon (le trafic Autun - Château-Chinon était alors important) ; le Tacot ressemblait au petit train de Bligny-sur-Ouche.

CORCELLES (Anost)

J'ai pris souvent le Tacot, quand j'étais jeune bien sûr ; pour aller aux foins, mais plus pour m'amuser. Les amoureux se réservaient la plate-forme du wagon ; il fallait se serrer, quatre personnes seulement pouvaient y tenir ; il ne fallait pas avoir peur d'être noir, la locomotive chauffait au charbon et vous receviez toutes les flammèches. Les "vieux" préféraient se mettre à l'intérieur. L'hiver, d'ailleurs, on se chauffait les pieds avec une grande bouillotte, plate, longue de plus d'un mètre, que l'on se glissait entre les deux banquettes parallèles aux fenêtres du wagon. Le Tacot s'arrêtait à toutes les gares bien sûr, mais même entre deux gares, les haltes étaient fréquentes ; les messieurs en profitaient pour boire un coup, s'il y avait un café à la halte. Il faisait le plein d'eau au château d'eau de la gare de Corcelles. Quand tout le monde était prêt, on repartait. On n'était pas pressé de ce temps ! On prenait le temps de vivre !

CHATEAU-CHINON

J'ai pris bien sûr le Tacot étant enfant. Mais je me souviens surtout du va-et-vient des détenus du Châtelet qui venaient travailler tous les jours à la gare PLM. Gamins et gamines, nous aimions les voir passer. Aussi lors de leur départ de la région, quelques temps après la guerre, étions-nous venus leur faire des signes d'adieu, cela avait été une grande fête pour nous les gosses : était-ce de joie de les voir partir, ou plutôt de reconnaissance d'avoir eu une distraction quotidienne que nous allions regretter ?

AUTUN

Lors de la cessation des activités du Tacot, la ligne Etang-Autun-Saulieu-Auxerre-Cravant a été affectée à la C. F. D. (compagnie des chemins de fer départementaux) qui a reçu la mission d'exploiter le trafic voyageurs et marchandises de ce secteur. Ainsi cette compagnie a pu caser le personnel masculin du Tacot le long de cette ligne, mais le personnel SNCF de la ligne en question a été muté d'office sur le reste du réseau (régions du Creusot-Montchanin et parisienne). Mon grand-oncle, mécanicien à Autun, s'est retrouvé à Villeneuve-Saint-Georges à quatre ans de sa retraite.

VERMENOUX (Château-Chinon campagne)

Du temps du Tacot, j'habitais près du moulin des Morvands, au Châtelet, et prenais le train à cette gare. Depuis peu à la retraite, j'habite à Vermenoux. A deux pas de mon jardin, on devine la voie du Tacot en léger remblai ; près de la route, un petit tertre indique l'emplacement de la halte qui existait, un simple abri pour voyageurs. A mi-chemin entre Vermenoux et le Châtelet, au lieu-dit "la Chambre d'Emprunt" datant du Tacot, un embranchement permettait aux exploitants forestiers de charger des wagons en bois.



Aujourd'hui, aucune trace d'extraction ; mais des murs encore droits, des murets réguliers, certains formant toujours des fosses, le tout construit en pierres du lieu, subsistent, recouverts de mousse, sous une belle forêt de hêtres claire.



LE CHATELET. — Vue prise de l'Étang.

J. Grassot, phot.-élit., Château-Chinon.



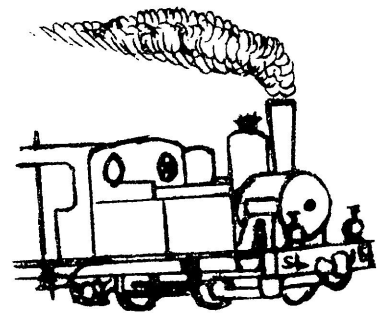
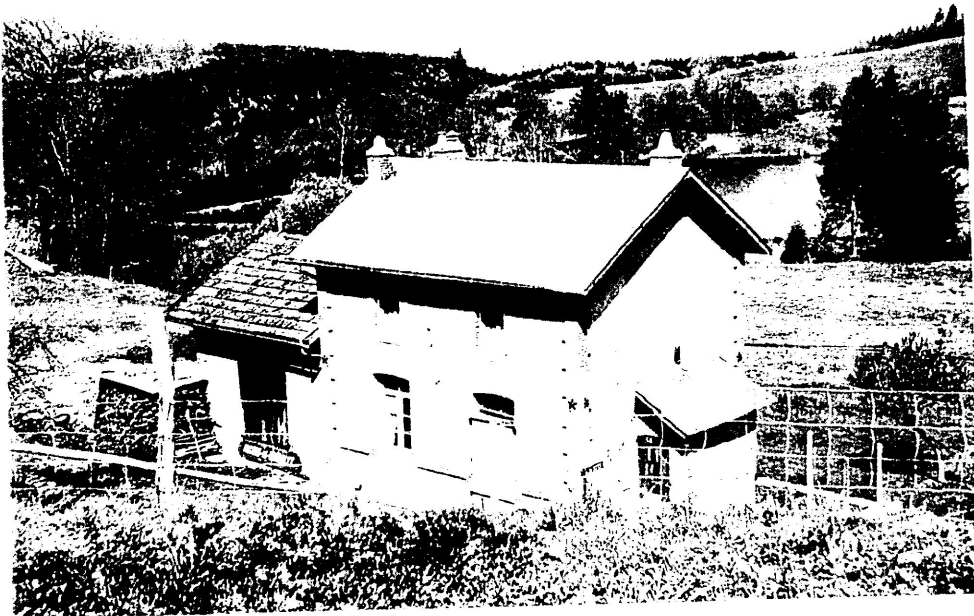
Au pied du Châtelet, la gare surplombait la route qui reliait Arleuf à Fâchin. Elle est visible au-dessus de l'étang d'Yonne à gauche.

à la gare de

Fâchin

le Châtelet

LE CHATELET — La Gare



Elle est habitée aujourd'hui ; plusieurs sources se réunissent en un décor champêtre.



VELEE (Anost)

J'ai le souvenir précis de six roues aux locomotives, mais il semble bien qu'il en ait circulé d'autres avec un "bissel" à l'avant, paire de petites roues. Toutes étaient des "Corpet et Louvet". Il existait des wagons de marchandises à bords plus ou moins hauts. Un petit wagonnet, souvent tiré en queue du train, servait à l'entretien des voies ; il était parfois monté par un convoi et redescendait par gravité avec les cantonniers.

Deux autorails pétrolier - électriques furent acquis en fin d'exploitation ; incapables de monter la côte d'Arleuf, ils finirent à Autun comme cages à lapins. Alors que le Tacot, dont les locomotives étaient noires, était peint en vert kaki pour les wagons de voyageurs et fourgons, et en gris foncé pour les

wagons de marchandises, les autorails étaient peints en bleu... comme les autocars actuels.

Les PIGNOTS (Anost)

Il m'est arrivé bien souvent de prendre le Tacot. Les montées et descentes se faisaient de chaque côté des plates-formes placées aux extrémités des wagons.

Le Tacot avait bien du mal à monter les côtes, même légères. Quelle ne fut pas sa surprise, un jour, de ne vraiment pas pouvoir gravir celle après la gare de Corcelles, en direction des Corvées ! Il ne cessait, à maintes reprises, de prendre son élan, mais les roues s'obstinaient à patiner, et rien n'y aurait fait si personne ne s'était rendu compte que de la graisse avait été déposée sur les rails. Acte de sabotage ? ou plaisanterie ?

Que reste-t-il aujourd'hui du Tacot ?

Comme dernière promenade, il vous est proposé de suivre, en pensée, deux randonnées pédestres effectuées cet hiver, en empruntant l'itinéraire de l'ancienne voie du Tacot, depuis la gare de Château-Chinon PLM (Paris-Lyon-Méditerranée, nom de l'ancien réseau ferré du Sud-Est de la France) en direction d'Autun, l'une jusqu'à Arleuf, l'autre d'Arleuf jusqu'à la Petite-Verrière.

La saison était idéale : une journée douce et ensoleillée (pour profiter de magnifiques panoramas sur les vallées et les monts du Morvan), clôturant une période sèche, permettant donc, par le port de bottes, de passer aisément dans les terrains marécageux ; les fougères, les ronces, les broussailles sèches ne sont pas envahissantes comme en été ; l'horizon n'est pas bouché par la frondaison opulente des arbres. Plus de bêtes dans les prés, sinon quelques moutons bien paisibles. Les horizons n'ont pas changé, ils sont toujours grandioses.

Il ne faut pas partir à l'aveuglette, mais bien repérer le tracé sur des cartes, aussi bien anciennes que récentes. La ligne téléphonique, qui se déroulait le long du ruban ferré, n'est plus là pour guider et, bien que le tracé de la voie reste toujours visible dans les déviations, quelques rares tronçons ont été entièrement incorporés aux parcelles traversées, car ils se trouvaient être de niveau avec elles ; ils sont recouverts par la végétation envahissante. Les traces de la voie sont rarement invisibles, il y a toujours au minimum un petit remblai et la rampe est faible. Le Tacot n'empruntait pas de chemins établis sur des rochers.

Quand une route proche se devine et que la voie semble obscurcie, la tentation est grande de suivre la première, surtout quand la fatigue se fait sentir, en particulier après la cascade de Voucoux en direction des Blandins. Mais il ne faut pas se laisser tromper par des chemins en apparence plus praticables et qui détournent de la bonne direction. Les passages difficiles existent certes, avec une végétation désordonnée, mais ils ne durent pas. Le plus épuisant est de se trouver très souvent devant des ronces artificielles, des grillages à moutons, des clôtures quelconques, qu'il faut franchir en sautant ou en se baissant, quand il ne faut pas ramper. Ouvrons une petite parenthèse : que les propriétaires nous pardonnent d'avoir traversé leurs parcelles (nous les en remercions), mais qu'ils soient rassurés, tout a été remis en place.

Une telle marche ne permet guère de couvrir plus de 3 km à l'heure, vitesse bien inférieure à celle prévue dans toute randonnée. Bien que le tracé de la ligne "en déviation" soit semé d'embûches répétitives, l'ancienne voie reste très facile à parcourir sur de nombreux kilomètres, bien des routes forestières avec ornières peuvent l'environner. Le ballast, toujours présent (des bottes aux semelles épaisses s'imposent), forme une belle assise. Les creux laissés par les traverses se devinent par endroits, comme près des Corvées. Il est dommage que les communes traversées par la ligne n'aient pas toutes racheté les tronçons de celle-ci en dehors des routes, pour mettre en place de bons chemins ruraux. Dans la Nièvre, en particulier, la voie s'est fondue aux parcelles agricoles voisines. Sur le territoire d'Anost, la commune, surtout, et quelques particuliers se la partagent.

Donc, faute de Tacot, que l'on peut regretter, car si les voyages n'étaient pas très confortables, avec lui, bien que secoués, on se laissait tout de même transporter, il nous a fallu prendre le sac à dos et notre bâton de pèlerin, puis s'armer de beaucoup de courage. Le soleil était radieux et la journée s'annonçait belle. Nous voilà partis.

A Château-Chinon PLM, point de départ de notre balade, à côté du bâtiment des voyageurs PLM, plus de remise à locomotive avec dortoir pour les agents des trains, plus de château d'eau et de fosse à piquer le feu. Seul, reste, tout proche, un petit bâtiment assez bien conservé. Qu'était-ce ? En direction de l'Oustalet, sur la route de Lormes, l'emplacement de la voie, qui longeait celle de PLM, est occupé par des dépôts de matériaux de l'équipement. La route traversée, nous effectuons quelques centaines de mètres dans des bois clairs où le sol est jonché de troncs d'arbres morts étouffés par des plantations de résineux

voisins ; nous passons une petite clairière avec point de vue sur Corancy ; s'offrent alors à nos yeux une magnifique échappée sur la Vallée de Cours et les monts entourant la cuvette d'Arleuf. C'est immédiatement un débouché sur un pré pentu et immense, où pâturent des moutons. Après un nouveau passage forestier, caractérisé celui-ci par sa propreté, une seconde vue surprend, tournée davantage vers les hauts monts du Morvan avec la riante vallée de l'Yonne au pied.

La montagne de Château-Chinon contournée par le nord et l'est, le quartier de Volin est en vue, avec quelques maisons neuves, puis le quartier de la gare de Château-Chinon ville, occupé aujourd'hui par les services de l'équipement de la Nièvre, qui ont ajouté quelques bâtiments. Une certaine animation y règne en semaine, remplaçant celle d'autrefois. Les abords se sont transformés en parking, les automobiles supplantant les voitures conduites par des attelages. Avant d'arriver à la route descendant au Moulin d'Yonne, un terrain de jeu de boules semble attendre les joueurs éventuels. Cette route traversée, les services du Téléphone conservent jalousement un tronçon de ligne, mais aucune trace de celle-ci ne demeure, noyée dans le béton.

On retrouve l'emprise du Tacot à l'entrée de la forêt, tout d'abord dans un pré, mais bientôt dans une belle hêtraie surplombant la route. Damage qu'elle fasse l'objet de coupes intensives. Les bûcherons, venant travailler en voiture, savent-ils (ils sont surtout étrangers) qu'ils empruntent l'ancienne voie ferrée du Tacot, belle "autoroute" pour une route forestière, où l'on ne s'enlise pas ? Si les coups de sifflet de la locomotive venaient de temps en temps troubler le silence des bois, que dire aujourd'hui des tronçonneuses ! Leurs gaz d'échappement remplacent le panache épais de fumée que la machine crachait en grondant, en même temps qu'elle émettait d'énormes jets de vapeur. La forêt y a-t-elle gagné ?

Plus loin, changement de décor : passage très difficile, d'autant plus que la voie est en remblai près d'un étang et ensuite en tranchée, mais très vite elle traverse un petit bois coupé à blanc et se retrouve dans des prés et des parcelles plus ou moins faites de friches et de bois, qu'il y a intérêt à longer dans les prés eux-mêmes. Là, sans doute, le petit train flânait dans les sarrasins, serpentait dans les avoines, avant de marquer un arrêt près de Précy (l'armature d'un hangar a remplacé la halte), non pas pour regarder à droite et à gauche, comme nous, avant de traverser la route nationale, mais pour prendre ou déposer des voyageurs. S'il circulait de ce temps des charrettes à âne, à cheval ou à boeufs, qui s'arrêtaient au coup de sifflet du train, aujourd'hui les automobiles ont la priorité et leurs vrombissements incessants viennent troubler le calme de la nature, que le Tacot ne dérangeait que quatre fois par jour. Et puis ce dernier s'intégrait à la nature, avec la silhouette vert sombre des wagons qui s'harmonisaient si bien avec le paysage. La ligne a fini de dégringoler la pente depuis Volin et va amorcer sa lente élévation jusqu'aux Malpennes.

Attention, en face, la voie est effacée. Il faut se diriger directement, en évitant maisons d'habitation et fermes, vers la petite route de Courty, en visant le moulin de Précy, sur le ruisseau du même nom. Très vite d'ailleurs, dans le pré, en contrebas de cette route, entre une tranchée et un remblai, un creux d'une vingtaine de mètres a pris la place de ce dernier. La voie pénètre dans une tranchée boisée et retrouve, après avoir passé à nouveau dans quelques propriétés bâties, les prés qu'elle traverse en leur milieu sur un remblai, en suivant jusqu'après Vermeux une ligne droite, chose assez rare, car le Tacot était fâché avec une telle ligne. Il préférerait musarder dans les prés, longeant les petits bois pleins de gazouillis, qu'il ne devait guère entendre !

A vermeux, l'ancienne halte, qui ne servait que pour les voyageurs, se résume à un petit tertre d'herbe qui recouvre les débris de la construction. De l'autre côté de la route traversant le hameau, se trouvait une buvette, devenue aujourd'hui maison particulière. Le Tacot n'est plus là pour donner un peu de vie à ce petit groupe d'habitations.

A la sortie du hameau, il ne faut pas se tromper de chemin : juste après les dernières maisons, aux Tridons, le vieux chemin



qui relie Vermenoux au Châtelet paraît être la voie suivie par le Tacot, mais en le prenant, on s'apercevrait très vite que les dénivellations et les rochers qui se trouvent en son milieu, ne peuvent avoir été empruntés par le petit train. Il faut donc bifurquer à droite, sans descendre, même légèrement, et on retrouvera le vieux chemin 500 m plus loin. Ce chemin se continue encore un peu plus loin par la ligne, très bonne "autoroute" forestière, longeant la vallée de l'Yonne resserrée entre la montagne de Volizy et celle de la Chaux. La voie s'enfonce dans l'épaisseur de la forêt, mais tout du long, l'Yonne, ou ruisseau de la Belle Perche, dont les flots dévalent à toute vitesse vers Port-Charreau, fait entendre ses rugissements à notre gauche.

A mi-parcours entre Vermenoux et le Châtelet, se remarque un grand terre-plein qui était la "chambre d'emprunt" où un embranchement avait été installé pour les marchands de bois exploitant la forêt de la Chaux. Avant le Châtelet, la voie a été établie sur le flanc de la colline et retenue par un mur de soutènement à pierres disjointes, pierres qui ont été cimentées par endroits, quand la pente était trop forte, ce qui forme un précipice de 5-6 m, sur une longueur de plus de 500 m. Qu'on imagine l'ouvrage que cela a dû représenter !

Bientôt la forêt s'éclaircit, la vue débouche sur le moulin des Morvands, l'étang et le hameau du Châtelet, en même temps que la voie saute d'un versant à l'autre au-dessus du ruisseau de Fâchin par un formidable viaduc qui, s'il n'a que 2 m d'ouverture au pied pour laisser passer le cours d'eau, n'en a pas moins 7-8 m de hauteur. Les pierres ont dû provenir de quelques tranchées creusées dans le roc avant la route de Fâchin, route qu'empruntent les habitants de Fâchin pour descendre à leur gare.

Un petit peu de macadam repose les pieds, mais déjà on s'engage dans un petit bois et tout de suite, quelle surprise ! Un nouveau viaduc qui franchit cette fois-ci l'Yonne elle-même, large de 2-3 m, coulant avec fureur et sautant de rocher en rocher vers l'étang d'Yonne, par un pont d'ouverture de 4 m au pied avec un trottoir intérieur d'une largeur de 1 m, viaduc moins imposant puisqu'il n'a qu'une hauteur de 3-4 m. Ces deux monuments semblent surgir du fin fond des âges, posés là par un lointain ancêtre... pour le promeneur non averti.

L'approche de la première gare depuis Château-Chinon ville n'est pas aisée : eau et broussailles compliquent le passage. La plaque émaillée, portant le nom de "Fâchin - le Châtelet", est venue choir au pied de l'habitation. Les propriétaires actuels ont aménagé un petit site champêtre "les trois sources", dans le terrain attenant à la gare, en contrebais de la route des Carnés, route à traverser un peu plus loin. Batifolons un peu, comme le Tacot le faisait, dans les prés, et il faut faire attention au petit pont à tablier métallique qui franchit le ruisseau des Joies, les barres métalliques qui en sont les vestiges ne sont pas très larges et l'eau est à deux mètres en dessous ! Il est nécessaire d'avoir les talents d'un équilibriste ! La voie s'engage bientôt dans une flore arbustive assez épaisse, heureusement remplacée très vite par une belle hêtraie, la forêt de Saulx, implantée parmi les rochers, sur l'emplacement qu'occupait la carrière des Blandins. Les rochers atteignent la route se dirigeant à Arleuf. Cette route est longue par le ruisseau de la Motte qui se précipite dans un ravin encaissé et forme une cascade, ruisseau que l'on entend mugir tout en marchant.

Lors d'une longue période pluvieuse hivernale, où les rivières sortent de leur lit, il serait intéressant de quitter un instant la voie pour rejoindre cette cascade toute proche, qui ne montre toute sa beauté qu'en une telle période (flots écumeux sautant des rochers abrupts d'une hauteur de 3-4 m), le cours d'eau étant en temps ordinaire détourné par une vanne vers un transformateur électrique établi plus bas. La voie retrouvée, à l'endroit où était exploitée la carrière, si on lève la tête, une espèce de ponceau métallique se dessine. Aussi il ne faut pas hésiter à laisser un peu la voie et escalader les éboulis moussus pour découvrir toutes les anciennes constructions dont les soubassements en pierres sont bien conservés dans l'ensemble. Ces vestiges témoignent de l'importance que revêtait l'exploitation de la carrière. Quelques défilés taillés dans le roc dynamité demeurent, mais un bloc de pierre s'est détaché dans l'un d'eux, bouchant partiellement le passage, qui deviendra infranchissable dans quelques années... à moins que...

A la sortie de cette belle forêt, il vaut mieux éviter le tronçon suivant et emprunter la route parallèle toute proche, qui rejoint la ligne au début du chemin des Blandins où se trouvait une halte. Aujourd'hui, cet emplacement, d'où est visible le plateau d'Arleuf, est celui d'un pré qui sera suivi d'autres prés jusqu'à la gare d'Arleuf. Le décor change complètement : la voie est en remblai sur des matériaux plus stables que les terrains marécageux qui la bordent : petits bois, broussailles, friches, marécages quand la voie est de niveau, se partagent l'ancien tracé, qui s'efface sous le Maraut pour disparaître dans la couverture herbeuse d'une prairie et bientôt réapparaître sous forme d'un léger déblai s'enfonçant dans un bois clair. Entre temps, après le moulin de la Tournelle, on a franchi le ruisseau de la Motte sur les vestiges d'un pont métallique bien léger ; le châtelet de la Tournelle laisse apercevoir ses tourelles entre les arbres dénudés.

Enfin, se profile la gare d'Arleuf, qui constitue le but de notre première randonnée. Cette marche épuisante va s'achever devant l'image désolée de cette gare, la seule dont les ans ont eu raison en partie, tout au moins pour la halle des marchandises, dont il ne reste que quelques débris le long du bâtiment d'habitation. Bien que ses abords semblent entretenus, elle demeure dans l'indifférence.

On a du mal à s'imaginer que ce devait être la gare la plus active de la ligne, non seulement parce que la seule implantée dans le bourg d'une commune si importante, mais aussi parce que le seul débouché de bien des bois des alentours. Plus de "chêfesse" de gare pour animer le lieu. Plus de va-et-vient constant de voitures à chevaux, à boeufs ou à ânes, transportant les produits locaux, animaux de boucherie, paille, écorces, bois, céréales, fourrages..., tandis que wagons de matériaux de construction de charbon de terre... étaient déchargés. Plus de voyageurs non plus, qui venaient du bourg comme de fort loin, sans doute pour aller chez le médecin, le dentiste de la ville, ou pour régler des affaires... même s'il fallait faire plusieurs kilomètres à pied pour se rendre à la gare.

On s'imagine le train pris d'assaut les jours de foire, les jours de fête, la gaieté régnant partout, les rires, les chansons se faisant entendre sur la plate-forme des wagons, et au retour les paillements de la basse-cour, le bêlement des chèvres, dont résonnaient les wagons. De plus, on pouvait encore faire la conversation, jouer aux cartes, car jusqu'à Autun le voyage était fort long. Notre individualisme d'aujourd'hui, à avoir chacun sa voiture personnelle, son petit écran... ne permet guère de se représenter cette vie, rude certes (qui aujourd'hui se sert de ses jambes ? qui accepterait des transports aussi peu confortables ?), mais riche de contacts...

Reprenons notre balade. Au-dessus de la gare, des gîtes ruraux ont été aménagés et nous retrouvons la route nationale, quittée à Précy. Pour éviter l'accotement d'une route longue de près de 6 km et surtout passer d'une altitude de 440 m à celle de 630 m, le petit train, fâché avec la ligne la plus courte, a fait tout un grand détour par le Châtelet et couvert près de 12 km. Après avoir dépassé mairie et école de l'autre côté de la route, la voie, par une petite courbe et une tranchée, va côtoyer le "châtelet" et la "troix Palluette", pour longer la route conduisant à Bussy et Anost, jusqu'aux Cloiseaux, croisement où cette route sera coupée pour continuer vers les Malpennes. Dans cette portion, la végétation a pris le dessus, au point de menacer d'investir les dépendances du garage installé il y a quelques années près de la bifurcation des deux routes. Une jeune sapinière a été plantée où s'entremêlent ronces et fougères. Deux petites échappées nous offrent la montagne et la ville de Château-Chinon, et le site des Gardebois.

Pour rejoindre le ruisseau de Vauboeufs, la voie effectue un grand lacet s'approchant des Malpennes. Après une partie dans des bois plus ou moins clairs, avec un remblai important et où même quelques hêtres ont pu s'imposer en plein milieu avec un diamètre compris entre 50 cm et 1 m avec plusieurs troncs partant du même pied, on arrive dans des prés où une échappée vers le Mont-Robert attire le regard. Près de l'ancienne halte (elle n'est plus là pour égarer le hameau), dans un pré, planté en plein milieu de la voie, subsiste l'ancien piquet qui portait la pancarte d'arrêt. Le tracé se continue dans des arbustes et est bientôt très difficile à repérer, faute de traces bien nettes, car quelques étangs ont été creusés : le Tacot ne reconnaîtrait plus son domaine !

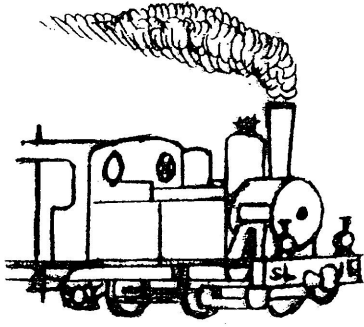
Une vingtaine de traverses goudronnées gisent le long du chemin rejoignant les Malpennes, dont quelques-unes ont été extraites pour servir de passages sur des rigoles. Coïncidence ? Si elles ont le format d'une voie étroite, elles sont beaucoup trop neuves pour dater du Tacot. D'ailleurs, il y a belle lurette que les anciennes ont servi aux populations locales.

Voici le pont métallique sur le ruisseau de Vauboeufs, tout au moins les deux pans de murs en pierres, car traverses et parties métalliques avec rails ont disparu depuis peu. Des rûs dévalent de partout pour se jeter dans ce ruisseau que l'on entend mugir dans la gorge encaissée à notre droite. On s'engouffre bientôt dans l'épaisse forêt de Fragny où on devine tout de suite un immense terre-plein, emplacement de l'embranchement d'où les marchands de bois expédiaient leurs bois. A gauche, la cabane des cheminots n'est plus qu'un amas de tuiles et de briques, restes attendrissants d'un passé révolu.

Attention à ne pas se tromper. Il faut repérer, en s'écartant de la rivière, l'entrée d'un défilé imposant, long de 500 m et profond jusqu'à 11-12 m au fur et à mesure que l'on s'enfonce dans la forêt. Tranchée qui a dû demander un travail colossal et dont les matériaux ont servi pour franchir à nouveau le ruisseau par un viaduc et un remblai importants. La marche ne sera pas facile car des branches et des troncs d'arbres morts qui ont poussé sur les pentes de la tranchée sont enchevêtrés parmi quelques arbres isolés. Quel travail ont dû fournir les ouvriers employés à la construction de la ligne, à une époque où il n'y avait pas tous les engins modernes qui remplacent aujourd'hui la main-d'œuvre humaine dans de tels travaux ! Que de sueur versée pour frayer un tel passage au Tacot ! Un petit sentier le long d'une jeune sapinière, au faite de la tranchée à gauche, peut éviter la marche dans le fond. A la sortie de ce défilé, plus de panorama magnifique sur Anost et Cussy, l'épaisse forêt a gagné du terrain.

Depuis les Malpennes, deux lacets ont été parcourus et la ligne retrouve le ruisseau de Vauboeufs qu'elle va franchir sur un viaduc moins imposant que ceux près du Châtelet, mais le remblai nécessaire à sa construction est beaucoup plus important, pour relier les deux flancs très distants du val. De là, la vue s'étend jusqu'aux roches de Mont-Robert, celles de Velée et au-delà. Un troisième lacet va suivre le ruisseau jusqu'à la "Candeline", amas de pierres aujourd'hui, mais qui autour des années

(suite p. X)



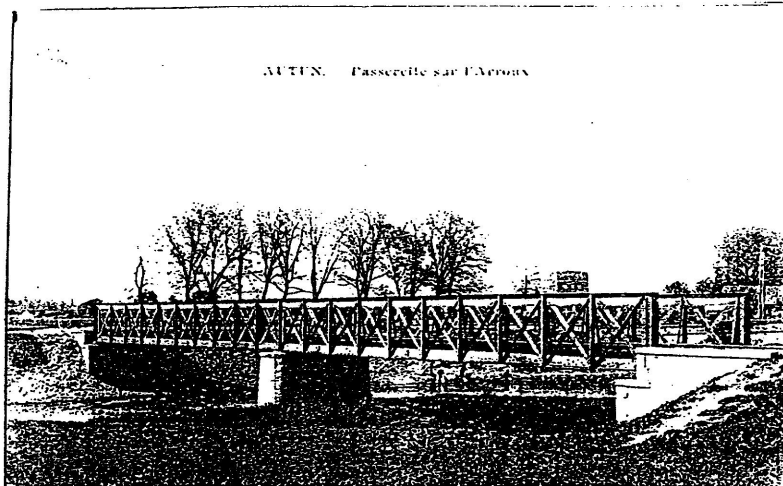
ARRÊTS aux HALTES et aux EMBRANCHEMENTS

Certains existaient dès la mise en service du Tacot, d'autres ont été, seulement par la suite, acceptés ou refusés. Malgré ces demandes, deux eurent droit à un abri, celui des Chevannes, toujours debout, et celui de Vermenoux, dont les débris forment aujourd'hui un tertre bien aplati. A ces arrêts, était fiché en terre dans le talus un piquet portant une pancarte ainsi libellée : "les trains ne s'arrêtent que pour prendre les voyageurs qui, rapprochés du poteau d'arrêt, font comprendre au mécanicien leur intention de monter".

Nous repartirons d'Autun vers Château-Chinon.



la FOLIE



L'arrêt a été facultatif dès le départ, sa transformation en arrêt obligatoire n'a pas été acceptée.

L'arrêt de la Folie à la porte d'Autun a été considéré jusqu'ici comme facultatif, c'est-à-dire que les trains ne s'arrêtent en ce point que s'il y a des voyageurs à prendre ou à laisser.

ser. Avant de décider de rendre cet arrêt obligatoire, nous proposons de consulter les concessionnaires. Il est clair que s'il y a presque toujours des voyageurs à prendre ou à laisser en ce point, il y a tout avantage, au point de vue de la sécurité, à rendre l'arrêt obligatoire.

AM 29.10.00

La compagnie concessionnaire, consultée, ne croit pas qu'il soit nécessaire d'y arrêter complètement tous les trains. Elle estime qu'il suffit de réduire la vitesse et elle fait connaître que des instructions ont été données dans ce sens. Nombre de voyageurs 5 à 6 par jour, la moitié des trains s'y arrêtent.

AM

Le passage à niveau y était dangereux :

Le train 2 venant de Corcelles a tamponné une voiture au PN de la RN 73. Cette voiture, attelée d'un cheval et appartenant à la société Lyonnaise des schistes bitumineux, 6 r. le Peletier, Paris, était chargée de schistes à destination d'Autun. Elle était conduite par un voiturier de ladite société et suivait au pas la RN 73. Arrivé à la hauteur de la voie ferrée, le cheval a été heurté à l'épaule par le châssis avant de la locomotive. Sous l'action de ce choc, les deux brancards de la voiture se sont rompus à environ 1,20 m de leurs extrémités d'avant, les chaînes d'attelage se sont brisées et le cheval qui avait peu de mal est parti en emportant les brancards brisés. Le voiturier n'a pas eu de mal. Quant au cheval, actuellement soigné par le vétérinaire, il pourra reprendre son travail après une dizaine de jours de repos.

AM 12.10.00

et

Ces jours derniers, Jacques Dureuil, employé à l'usine de Margenne, conduisait à la gare d'Autun une voiture attelée, lors que, arrivé au passage à niveau de la Folie, il ne vit pas le tramway qui arrivait à l'embranchement des routes. Il n'eut pas le temps d'arrêter son attelage. La locomotive heurta les limons qui furent brisés et blessa le cheval à l'épaule.

AM 21.10.00

Accrochage survenu au km 0,850

A 15 h 57, un camion automobile, attelé d'une remorque, se trouvait arrêté près de la voie sur le côté droit de la route 78 sens Château-Chinon - Autun. A ce moment, le train 3 arrivait de Château-Chinon. Le mécanicien a bien sifflé et, continuant sa route, ne se doutait pas que la boîte aux lettres placée sur le côté gauche du fourgon accrocherait la remorque légèrement plus engagée sur le côté droit de la route. Sous le choc, cette boîte a été arrachée et tordue, hors d'usage. Elle s'est trouvée coincée entre la porte du fourgon qui a été cassée en maints endroits.

(La boîte aux lettres a failli causer d'autres accidents graves ; elle dépasse de 0,15 le gabarit du matériel)

SL 23.7.28

Des instructions avaient été données pour la sécurité :

Nous donnons les instructions nécessaires pour que le passage d niveau de la Folie ne soit franchi qu'à la vitesse de 6 km/h et que les trains annoncent leur arrivée à ce point par un sifflement prolongé.

AM 28.1.01



les MOREAUX

L'arrêt avait été demandé en juin 1914. Une pétition avait été signée par les habitants des hameaux proches : 10 du château d'Ez-Champs, 29 des Poillots, 7 des Moreaux, 6 de Bellevue, 15 du château des Moreaux, 12 des Piquets, soit 79 habitants. Les travaux se sont bornés à la plantation d'un poteau indicateur sur la RN 78. Mais la halte était prévue :

La compagnie informe le public qu'à la date du 1.12 prochain, un arrêt facultatif du train aura lieu au hameau des "Moreaux". Au cas où cet arrêt ne fournirait pas un contingent moyen de deux voyageurs au départ par jour, il serait supprimé au bout d'un an.

IM 12.11.14

Quelques incidents près des Moreaux, au lieu-dit Genetoye et à Pierres-Frites ou Pierrefitte :

A la rencontre du train 2 au km 1,700, à 7 h du matin, une voiture à quatre roues, chargée de quelques bidons de lait, a été renversée sur la route par un brusque écart du cheval dans le train. A part une blessure qu'a reçue le cheval au-dessus de l'arcade sourcilière droite, les autres dégâts sont insignifiants, pas de personne blessée.

SL 11.11.10

A 12 h 30, le fermier Etienne Bondoux, 51 ans, fermier à Glux, conduisait d'Autun à Glux sur la RN 78, deux jeunes boeufs liés et non attelés, et qui étaient précédés de son fils M. Bondoux suivait à quelques pas derrière. Les bestiaux cheminaient sur la chaussée du côté gauche près de la voie et allaient dans le même sens que le train 204 facultatif pour la foire d'Autun. Le conducteur de bestiaux a déclaré qu'il avait bien vu et entendu le train depuis son départ de la Folie. Apparemment, à une certaine distance, ses boeufs ne manifestaient aucune frayeur. Ce n'est que quelques mètres avant l'arrivée de la locomotive, au km 1,550, au lieu-dit Pierres Frites, qu'ils firent un brusque écart et se jetèrent sur l'accotement de la voie. Malgré les efforts du mécanicien pour arrêter son convoi et des conducteurs des bestiaux pour ramener leurs bestiaux sur la route, celui de gauche fut tamponné assez violemment aux deux cuisses. Sous la violence du choc, les deux boeufs ont été projetés sur la chaussée et ont été renversés. Le train s'étant arrêté aussitôt, il a été constaté que le boeuf tamponné avait des contusions assez sérieuses mais sans fracture, par contre celui de droite perdait du sang par les narines. Le propriétaire a reconduit ses bestiaux dans un pré situé à 2 km environ du lieu de l'accident. Le disque de la locomotive est en partie brisé. Le boeuf de droite a péri dans le pré des suites du choc.

SL 1.9.15

Une collision est survenue au km 1,9, Lieu-dit Pierrefitte, entre un tombereau vide attelé d'un cheval et notre train 4 se dirigeant sur Château-Chinon. Le cheval était tenu en main. A l'approche du train, ce cheval a pris peur et a nettement reculé contre la voie, juste au moment où la locomotive arrivait à sa hauteur. Par suite du choc assez violent, l'arrière du tombereau a été brisé, le cheval renversé et le charretier qui le maintenait par la bride est tombé aussi en s'efforçant de le maintenir. Malgré les efforts du mécanicien pour arrêter son convoi, le train a parcouru une certaine distance avant l'arrêt complet. Un disque de la locomotive a été brisé. Dans sa chute, le charretier a été légèrement blessé au genou gauche.

SL 29.2.24

Accident survenu, train 3 au km 1,9, au camion-automobile d'un voiturier à Autun, qui sortait d'une cour.

Une collision s'est produite à 16 h, lieu-dit Pierrefitte. Le camion se trouvait engagé sur la voie au moment où le train arrivait. Le mécanicien a bloqué ses freins immédiatement, mais, en raison de la déclivité et de la charge, il a encore parcouru de 30 à 40 m avant l'arrêt complet du train et sans pouvoir éviter la collision. Le train s'est arrêté quelques mètres après. Malgré ses efforts, la collision n'a pu être évitée car le camion mit un temps assez long avant de se dégager de la voie. Pris par l'arrière, le camion a eu des dégâts assez importants. Le disque jaune de la locomotive est également brisé. Le conducteur se trouvant au volant n'a aucun mal, tous les voyageurs sont indemnes.

SL 18.4.25

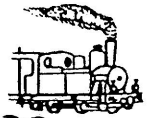
et
Train contre auto

Samedi 18 après-midi, le "Tacot" a tamponné à Pierrefitte un camion appartenant à M. Baron d'Autun. Aucun accident de personne heureusement, mais dégâts assez considérables évalués à environ 3 000 F.

IM 22.4.25

le PRÉ -

CHARMOY



Le hameau proprement dit se trouvait légèrement à l'écart de la RN et de la ligne, sur le territoire de Tavernay, et l'arrêt se faisait à l'intersection de la route 78 et du chemin de Tavernay, à la limite des territoires d'Autun et de Tavernay. Deux incidents :

Tentative criminelle

Vendredi matin 6, on a découvert une cartouche de dynamite déposée sur les rails du chemin de fer d'Autun à Château-Chinon au lieu-dit "le Pré Charmoy". Une mèche longue de 0,50 m était adaptée à la cartouche et avait brûlé un peu.

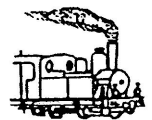
IM 12.12.07

Tombée d'un train

En vacances chez ses parents à Autun, Mlle Midrame, 24 ans, institutrice à Saint-Léger-du-Bois, prenait lundi 16 le train de la ligne de chemin de fer d'intérêt local d'Autun à Château-Chinon, pour aller rendre visite à sa tante du hameau de Varolles, près Tavernay. Le convoi commençait à ralentir près de la halte du Pré Charmoy, quand Mlle Midrame, croyant à l'arrêt complet du train, voulut sauter sur la chaussée. Mais, sans doute gênée par la jupe étroite dont elle était vêtue, elle tomba sur le ballast, se brisant un bras et se fracturant la base du crâne. Le train stoppa, on transporta avec mille précautions la blessée dans une maison voisine où les docteurs Grillot et Baron vinrent lui donner les soins nécessaires. Sauf complications imprévues, on croit que cet accident n'aura pas de suite fatale.

IM 19.9.12

POLEMOY



S'y trouvaient la halte des voyageurs et l'embranchement industriel des mines de charbon. A l'origine, il avait même été prévu une gare, à la place de celle de la Selle (voir "genèse du Tacot"). Les puits existaient avant la ligne elle-même, donc l'embranchement avait été prévu pour les mines. Peu après la mise en service du Tacot, les populations souhaitaient un arrêt.

Les habitants des hameaux de Milliore, les Changarniers, Polroy, dans la commune de la Selle, et ceux de Tavernay, avaient demandé l'établissement d'une halte à Polroy :

Les habitants de la commune de la Selle ont demandé qu'un arrêt du train ait lieu à Polroy. Les uns demandent que cet arrêt se fasse près de la maison Valentin à peu près en face du chemin qui vient de Lucenay-l'Évêque, d'autres opinent pour qu'il soit fixé près du pont en face la maison Lagorgette. Dans ces conditions, la compagnie est assez embarrassée. D'après certains, l'arrêt près de la maison Valentin serait le plus avantageux pour les villages de Milliore, les Changarniers et le bois Saint-Romain.

IM 4.11.00

Pétitions et délibérations du conseil municipal de Tavernay

Par deux pétitions, l'une en date du 27.10.00, l'autre non datée, les habitants des hameaux des Changarniers, de Milliore et de Polroy, demandent l'établissement d'une halte à Polroy. Les pétitionnaires sont divisés sur l'emplacement de cette halte que les uns désiraient à l'intersection du chemin d'intérêt commun 32 avec la RN 78, et les autres à la traversée de la rivière de la Selle. Ces pétitions ont été communiquées à la compagnie qui a répondu le 24.11 qu'elle était d'avis d'accorder l'arrêt demandé.

Quelques jours après la réception de la lettre de la compagnie, M. le préfet communiquait une délibération du conseil municipal de Tavernay, en date du 18.11. Par cette délibération, le conseil demande également l'établissement d'une halte à Polroy, en désignant son emplacement à l'embranchement du chemin n°32 et la RN, comme l'avait fait une partie des pétitionnaires. Sous tous les rapports, cet emplacement est préférable à celui indiqué sur l'une des pétitions aux abords du pont sur la Selle. Il a sur ce dernier les avantages d'une plus grande facilité d'accès et d'un partage plus égal de la distance entre les stations voisines et, en outre, de desservir la direction de Sommant par le chemin d'intérêt commun 32. C'est donc, à notre avis, à l'embranchement de la RN et du chemin 32 que doit être ménagé l'accès demandé qui offre des avantages sensibles tant pour le public que pour la compagnie.

AM 7.12.00

L'établissement d'un arrêt à Polroy vers la jonction du chemin 32 ne serait assurément sans utilité et cet arrêt peut être décidé par le conseil général, puisque les concessionnaires y consentent. Mais il est de notre devoir de rappeler que la commune de la Selle, sur le territoire de laquelle se trouve le hameau de Polroy, a refusé de voter aucun contingent pour l'établissement de la ligne. Le conseil général a néanmoins décidé de placer une station à la Selle pour n'en pas priver d'autres communes, notamment Roussillon, qui avaient voté leur contingent. Il aura à examiner s'il convient, outre la station, d'accorder encore un arrêt à la Selle, qui se trouverait ainsi fort bien desservie sans bourse délier. Nous proposons de soumettre la question au conseil général dans sa prochaine session.

AM 8.12.00

Création d'une halte à Polroy

M. le préfet communique au conseil général deux pétitions des habitants des hameaux des Changarniers, de Milliore et de Polroy, et une délibération du conseil municipal de Tavernay, demandant l'établissement d'une halte à Polroy, sur la ligne d'Autun à Corcelles.

La compagnie concessionnaire, consultée, a répondu qu'étant donné la distance qui existe entre les gares de la Selle et de Tavernay, elle estime qu'il y a lieu d'accorder l'arrêt demandé. De leur côté, MM. les ingénieurs du contrôle reconnaissent qu'un arrêt à Polroy ne serait pas sans utilité ; ils estiment que cet arrêt devrait, comme le demande le conseil municipal de Tavernay, être établi à la jonction du chemin d'intérêt commun n° 32 avec la RN 78.

M. l'ingénieur en chef fait remarquer, toutefois, que la commune de la Selle, sur le territoire de laquelle se trouve le hameau de Polroy, a refusé de voter aucun contingent pour l'établissement de la ligne, et que le conseil général a néanmoins décidé de placer une station à la Selle pour n'en pas priver d'autres communes, notamment Roussillon, qui avaient voté leur contingent. Si donc l'arrêt demandé est accordé, la commune de la Selle se trouvera ainsi fort bien desservie sans bourse délier. Il prie le conseil général, à qui il appartient de statuer sur les questions de cette nature, de vouloir bien se prononcer sur la demande de création d'un arrêt à Polroy.

Votre commission estime qu'il y a lieu de faire arrêter le train à Polroy, et n'est pas touchée par l'objection présentée par M. le préfet, qui est la suivante : "La commune de la Selle, lors de l'installation de la ligne, s'est refusée de voter les

centimes exigés des communes desservies par les lignes départementales ; donc il ne faut pas lui donner une nouvelle faveur". En lui accordant la gare actuelle, on a déjà fait preuve d'une longanimité excessive.

Remarquons, comme M. l'ingénieur, que si une gare a été créée à la Selle, c'est à cause de la commune de Roussillon, qui ne pouvait atteindre la voie ferrée. Il en sera de même pour la nouvelle halte demandée : ce n'est pas la commune de la Selle qui la réclame, mais celle de Tavernay, par une délibération du conseil municipal en date du 18.11.00. L'arrêt, du reste, aurait lieu précisément à la ligne de séparation des communes de la Selle et Tavernay, et ne serait d'aucune utilité pour le bourg de la Selle. Votre commission estime donc qu'il y a lieu de faire arrêter le train, sur la ligne Autun-Corcelles, à l'intersection du chemin d'intérêt commun n° 32 avec la RN 78.

Les conclusions de la commission sont mises aux voix et adoptées.

AM 16.4.01

Le 17.9.24, le maire de la Selle avait sollicité l'autorisation de construire un abri à l'arrêt de Polroy, sur le fossé de la route. La demande avait été transmise favorablement le 15.10.24, par les ponts et chaussées, mais il n'y eut pas de suite :

Un accident, mais surtout des incendies de broussailles :

Aujourd'hui, à 6 h 5 du matin, un voyageur en provenance d'Athez-Corcelles, à destination de l'arrêt de Polroy, a sauté du train n° 1 en marche, ce train ne s'étant pas arrêté audit point. Ce voyageur a été victime de graves blessures à la tête... Aucune personne, des voyageurs et du personnel, n'a été témoin de l'accident qui est pour ainsi dire mortel. Ce voyageur, qui se trouvait dans la première voiture, n'a été aperçu par aucun des voyageurs qui pouvaient se trouver sur les plates-formes étant masqué par le wagon couvert prêt en queue à la Petite-Verrière pour abréger la manœuvre. Le docteur Renaud qui a rapporté l'état désespéré de ce blessé doit le revoir demain.

(Décès dans la nuit des suites de ses blessures. La seule blessure grave que le jeune Pierre Lacolle avait, était une fracture à la base du crâne qui dans la soirée a amené la paralysie des diverses membranes du cerveau et des yeux)

SL 3.11.10

et

Chute mortelle

En voulant descendre du "Tacot", pendant que le train était en marche, M. Lacolle, âgé de 19 ans, demeurant à Corcelles, est tombé si malheureusement qu'il s'est fait de graves blessures à la suite desquelles il a succombé quelques heures après.

IM 10.11.10

Incendie de haies au km 9,6, déclaré après le passage du train 301 et qui aurait détruit environ 70 m de haies vives en bordure de la voie.

SL 8.8.16

Après le passage du train 3, le feu s'est déclaré dans les herbes sèches du talus de la tranchée de Polroy, face à l'ancienne usine, et s'est propagé à la haie vive appartenant à M. de Champeaux. Par cette période de sécheresse, tous les endroits facilement inflammables devraient être nettoyés par le service de la voie.

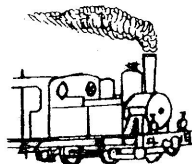
SL 14.7.23

Le feu s'est déclaré après le passage du train 3 dans la tranchée de Polroy, km 9,65, et a trouvé un aliment facile dans les herbes sèches et la haie qui a été brûlée sur une longueur de 250 m environ. Il a gagné le champ de trèfle ainsi que la haie qui le borde au nord (RN 78), cette haie a été brûlée également sur 60 m.

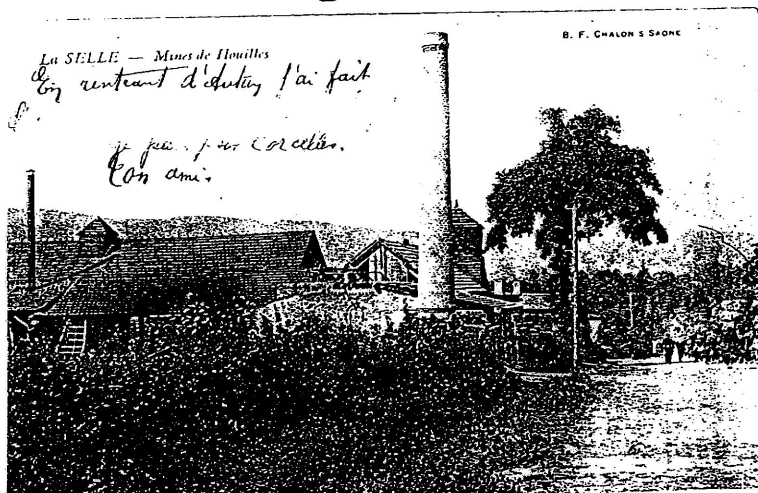
SL 26.8.23

Incendie survenu après le passage du train 3, du km 9,5 au km 9,5, courbe de Polroy dans une haie. En raison de l'extrême sécheresse, le feu a trouvé un aliment très facile dans les herbes sèches du talus et attaqué assez profondément cette haie qui a déjà subi plusieurs atteintes du feu depuis plusieurs années. 200 m de haie côté gauche de la voie sens Château-Chinon - Autun sont endommagés.

SL 8.8.28



embranchement de POLROY



Peu de choses concernant les relations entre la mine de Polroy et le Tacot, mais une bonne partie historique : la mine fut exploitée entre 1889 et 1910.

RELATIONS AVEC LE TACOT



L'embranchement datait de 1903 : un traité relatif à son établissement avait été approuvé et signé le 23.4.03. Le 27.5.03, les travaux étaient terminés et il ne fallait plus que l'autorisation de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées à Autun, pour le livrer à l'exploitation :

La mise en application peut donc être autorisée, mais à la condition expresse que les mesures nécessaires seront prises pour atténuer le danger que présente l'aiguille d'entrée de l'embranchement qui, pour les trains venant d'Autun, se présente en pointe au pied d'une rampe de 0,035 m. Les trains seraient exposés à un déraillement presque certain s'ils conservaient en ce point leur vitesse normale. Le danger serait encore grand même avec une faible vitesse. L'inconvénient est moindre pour les trains venant de Corcelles à la rencontre de l'autre aiguille, mais le danger existe néanmoins, en raison de la courbe de 0,65 de rayon sur l'appareil de changement. En conséquence, j'ai l'honneur de vous informer que j'autorise la mise en exploitation de l'embranchement, sous la réserve formelle que les trains marqueront l'arrêt au passage des aiguilles d'entrée dans les deux sens.

AM 27.5.03

Dès le 21.7.03 était mis en vigueur un tarif spécial PV pour les transports de combustibles entre la Selle et Autun :

Prix applicables de la Selle à Autun

- expédition en trafic local :
par wagon complet de 10 T, y compris les frais de gare et d'embranchement, prix ferme par T.. 1,05 F
- expédition transitant à Autun
par wagon complet de 10 T..... 0,90 F

(tarif spécial PV pour les transports de combustibles entre la Selle et Autun)

AM 21.7.03

Le 1.7.10, Mâcon avait envoyé à M. Caillot, gardien de la mine à Polroy, la lettre suivante :

Je vous prie de me faire connaître s'il y a lieu de considérer l'embranchement de Polroy comme étant définitivement supprimé, et dans ce cas, s'il faut prévenir M. le préfet de notre intention de faire rétablir les lieux dans leur état primitif.

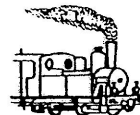
SL 1.7.10

La société "Le Charbon français", propriétaire de l'embranchement, a cédé ses droits à un M. Glaise de Paris, lequel a exprimé le désir de supprimer ledit embranchement.

AM 24.10.10

L'autorisation était accordée le 8.11.11 et la suppression effective le 9.11.11.

HISTORIQUE DE LA MINE ET ÉTUDE GÉOLOGIQUE



Le comte d'Esterno, à partir de 1858, avait sollicité l'autorisation d'exploiter un puits de houille ; la demande étant rejetée, il avait souhaité seulement vendre la houille provenant de ses recherches :

Sur le territoire de la Selle, à une faible distance du point où la route impériale rencontre la rivière de même nom, on a exécuté une descenderie inclinée à 23°, dans une couche de houille de 1,30 m, mais de très mauvaise qualité. Les travaux qui vont être entrepris pour mettre en évidence l'allure et la qualité des couches traversées, sur ces divers points, donneront lieu à l'extraction d'une certaine quantité de houille qu'il est inutile de laisser perdre. D'ailleurs, elle trouvera un écoulement facile dans la localité où le combustible minéral est assez cher, la houillère d'Epinaac étant à 28 km.

AM

autorisation lui fut accordée pour deux ans :

AUTORISATION

AU SIEUR D'ESTERNO

De disposer de la Houille provenant de ses recherches.



Par décision, en date du 13 janvier 1899, M. le Ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics a autorisé le sieur d'Esterno à disposer de la houille provenant des recherches qu'il exécute dans les communes de la Selle, Taverney et La Grande-Verrière, aux conditions suivantes :

- 1° L'autorisation ne s'applique qu'aux terrains appartenant au concessionnaire, ou à ceux pour lesquels il aurait obtenu le consentement des propriétaires à l'exécution des fouilles et à l'enlèvement des produits ;
- 2° Tous les travaux d'exploitation sont formellement interdits. Le concessionnaire ne pourra pratiquer que des travaux de recherches ou de reconnaissances, et sera tenu de se conformer, pour la conduite de ses travaux et la sécurité des ouvriers, aux instructions qui lui seront données par le Préfet, sur le rapport des ingénieurs des mines ;
- 3° En exécution du décret du 3 janvier 1813, le concessionnaire tiendra constamment en ordre et à jour, sur le carreau de la mine, le plan des travaux exécutés et un registre constatant la nature, l'état et l'avancement des travaux exécutés, les circonstances principales de l'allure des couches, leur épaisseur, la quantité des produits, la nature du toit et du mur, le jaugage des eaux affluentes, les quantités de houille extraites ou vendues et le nombre des ouvriers employés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Les plans et registre seront communiqués aux ingénieurs et aux gardes-mines lors de leurs visites ;
- 4° La présente autorisation est accordée pour deux années, à partir de la notification qui en sera faite au concessionnaire. Elle cessera de plein droit si une concession vient à être instituée avant l'expiration de ce délai ;

5° En cas d'infraction aux conditions ci-dessus prescrites ou d'infraction aux règlements sur les mines, elle sera retirée sans préjudice de l'interdiction des travaux et des poursuites qui pourraient être dirigées contre le concessionnaire, conformément aux articles 7 et 8 de la loi du 27 avril 1838 et aux dispositions du titre X de la loi du 21 avril 1810 ;

6° Il n'est rien préjugé sur le choix qui pourra être fait ultérieurement d'un concessionnaire pour les mines que les travaux auraient fait découvrir ;

7° La présente autorisation sera affichée dans les communes de la Selle, Taverney, La Grande-Verrière, et aux frais du concessionnaire, dans le délai d'un mois, à partir de la notification qui en aura été faite à ce dernier. Mâcon, le 25 janvier 1899.

Pour -trait, pothème

Le Conseiller de Préfecture, Secrétaire général.

A. COL.

Beaucoup plus tard, dès 1886, une association de travailleurs "la société ouvrière des mineurs de Saint-Bérain-sur-Dheune", constitués en société industrielle, demande à exploiter le gisement :

... pour l'exploiter coopérativement, car, par la crise qui sévit sur l'industrie houillère, nous pensons que nous vivrions plus largement en exploitant par nous-mêmes qu'en étant salariés par une compagnie.

AM 21.9.86

Nous avons l'honneur de vous demander l'autorisation de vendre les produits des travaux de recherches que nous allons ouvrir en le lieu-dit "en Polroy" commune de la Selle, arrondissement d'Autun. Les recherches exécutées sont faites dans des gisements de houille et, si vous aviez l'obligeance de nous accorder notre demande, nous vous prions de nous l'accorder pour une période de deux ans.

AM 22.10.86

Cette association, devenue "la mine aux mineurs", en obtint la concession le 1.2.89, décret de concession :

Décret de concession

Le président de la République française... décrète :

ART. 1 - Il est fait concession à la société anonyme des mines de houille de la Selle-en-Morvan, des mines de houille, comprises dans les limites ci-après définies, communes de la Selle et de Tavernay, arrondissement d'Autun, département de Saône-et-Loire.

ART. 2 - Cette concession, qui prendra le nom de "concession de Polroy", est limitée, conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

- au nord-est : par une droite partant du point B, angle nord-ouest, du château appartenant au sieur de Châtillon, au hameau des Pavneaux, n° 498, section A du cadastre de Tavernay, et aboutissant au point C, angle nord-est du bâtiment de fer, appartenant au sieur Abord, au bourg de Tavernay, n° 170, section D du cadastre de Tavernay ;

- au sud-est : par une droite menée du Point C au point D, angle sud-est de la maison Boyer, du hameau des Changarniers, n° 312, section B du cadastre de la Selle ;

- à l'ouest : par une droite menée du point D au point E, point d'intersection de deux droites : la première allant du point B à l'angle sud-est du château de la Vesvre, appartenant au sieur d'Esterno, n° 503, section B du cadastre de la Selle ; la seconde allant du point D à l'angle nord-ouest de la maison d'habitation, appartenant au sieur Baroin, au hameau du Mont, n° 34, section A du cadastre de la Selle ;

- au nord : par une droite allant du point E au point B.

Les dites limites renferment une étendue superficielle de 3 km² 53 ha 72 a.

ART. 3 - Il n'est rien préjugé au sujet des gîtes de tout minéral étranger à la houille et, spécialement, de schistes bitumineux, qui peuvent exister dans l'étendue de la concession de Polroy. La concession de ces gîtes de minéral pourra être ultérieurement accordée, s'il y a lieu, dans les formes ordinaires, soit à la société concessionnaire des mines de Polroy, soit à une personne.

ART. 4 - Les droits attribués aux propriétaires de la surface... sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 0,10 F/ha de terrain compris dans la concession.

ART. 5 - La société concessionnaire se conformera aux dispositions du cahier des charges annexé au présent décret, et qui est considéré comme en faisant partie essentielle.

ART. 6 - Si la société concessionnaire veut renoncer à la totalité ou à une partie de la concession, elle s'adressera, par voie de pétition, au préfet, six mois au moins avant l'époque à laquelle elle aurait l'intention d'abandonner les travaux de ses mines, et elle joindra à ladite pétition...

AM 1.2.89

et cahier des charges (extrait) :

Cahier des charges

ART. 6 - Dans le voisinage des chemins de fer, il est interdit à la société concessionnaire d'exploiter, à toute profondeur, sous une zone de terrain limitée à la surface par deux lignes menées parallèlement aux limites du chemin de fer et de ses dépendances et à 10 m de distance de ces limites, si elle n'en a obtenu l'autorisation du préfet, donnée sur le rapport des ingénieurs des mines, la compagnie du chemin de fer et le service du contrôle entendus.

AM 1.2.89

La concession fut reprise par la "société des charbonnages de la Selle-en-Morvan" le 30.3.92 qui l'exploita pendant un an : plan de la concession des mines

et rapport d'exploitation pour 1892 :

Déclaration du mouvement de la mine 92

EXTRACTION

extraction nette		
- anthracite 15 F/T	956,880 T	14 353,20 F
consommation de la mine		
- houille pour machines à vapeur	135,000 T	
- houille pour chauffage des bureaux	10,000 T	
- chauffage des ouvriers	5,000 T	
	150 T	

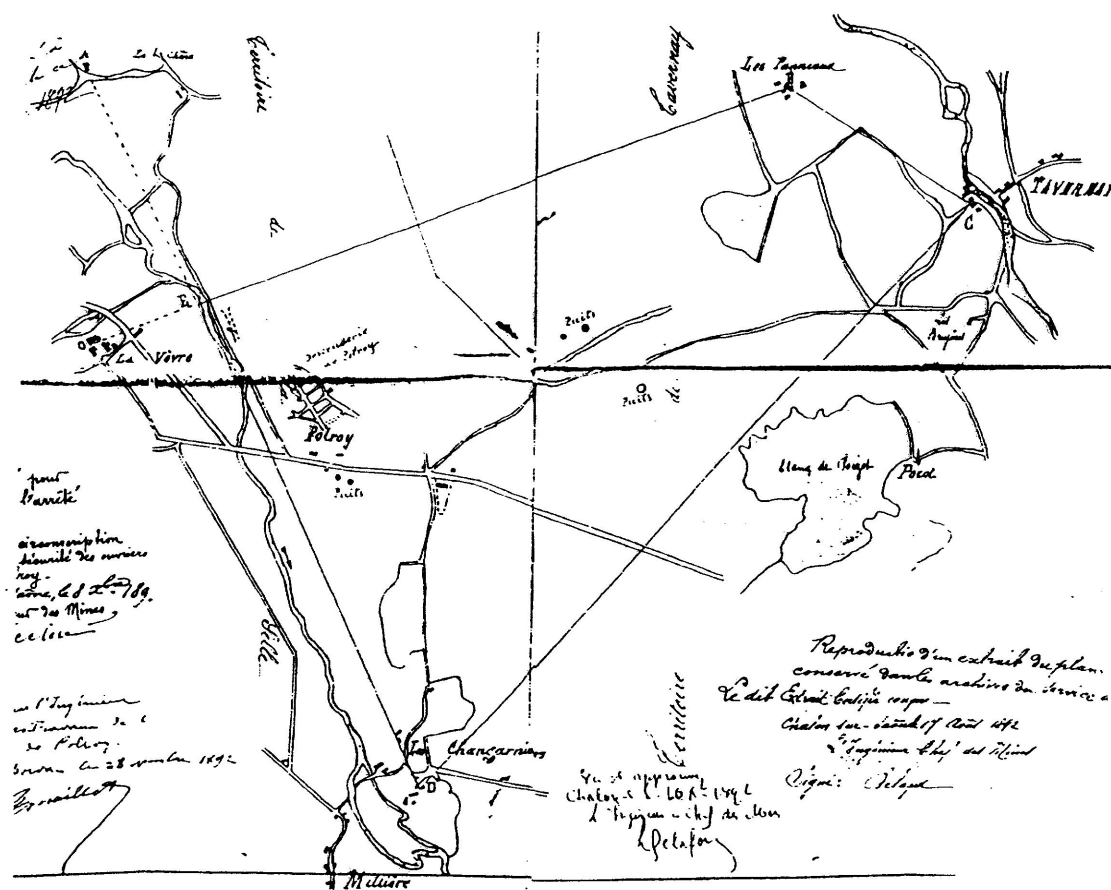
Nombre d'ouvriers de chaque espèce à

- l'intérieur : 1 maître-mineur, 2 boiseurs, 16 mineurs au charbon, 2 chargeurs ou approcheurs, 3 rouleurs.	24
- l'extérieur : 1 receveur de bennes à eau et à charbon, 1 machiniste, 1 chauffeur, 1 pompier, 1 maréchal-forgeron-frappeur-ajusteur, 1 charbon-charpentier-soieur de long + 2.....	8
	32

DÉPENSES

A- Salaires d'ouvriers		
- à l'intérieur 3 953 journées à 3,00 F		11 859,00
- à l'extérieur 3 953 journées à 2,50 F		9 882,50
B- Achat et entretien de chevaux...		
C- Entretien des travaux souterrains		
- bois d'états ou garnitures de boisage	870	
- traverses et coins de chemin de fer	175	
- rails pour chemins intérieurs	625	
- bois divers, planches	360	2 030,00
D- Mise en action et entretien des moteurs		
- chauffage des machines	2 025	
- fournitures, huile, graisse, étoupe	150	
- câbles et cordages	325	
- bennes d'extraction/époussetage	80	2 580,00
(la machine d'extraction marche 20 h et 27 jours par mois)		
E- Entretien des bâtiments d'exploitation		
- réparation des bâtiments des machines		1 200,00
F- Entretien et renouvellement de l'outillage		
- charbon consommé aux ateliers	1 275	
- poudre pour abattre la houille	1 050	
- mèches anglaises, soufre et papier	160	
- fer et acier pour pics, pelles, coins, burins, massettes...	1 800	
- wagons de transport des puits	680	4 965,00
G- Entretien des chemins de service		
- rails pour chemins de fer extérieurs	209	
- traverses et coins	87	296,00
H- Premier établissement de travaux d'art		
- galeries à travers-bancs du puits de Polroy	781,50	
- câbles et cordages	250	
- charpentes de puits, poulies bois et fer qui y entrent (treuils)	150	
- poudre, mèches, fusées...	297,50	1 479,00
I- Premier établissement de machines et appareils		
- machines du puits de la descenderie		3 500,00
J- Premier établissement de bâtiments d'exploitation		
- hangars 160 m ²	2 000	
- ateliers, forge et charpentes 60 m ²	708	2 708,00
K- Premier établissement de chemins de service...		

PLAN de la Concession des Mines de Houille de POLROY



L- Frais de bureau (siège de l'exploitation)	
- traitements fixes des employés	8 400
- chauffage des bureaux	90
- fournitures de papiers, registres, ports de lettres	385
	8 875,00

total général des dépenses de l'année 49 374,50 F

BALANCE	
valeur du produit brut (de l'extraction totale)	14 353,20 F
dépenses générales	49 374,50

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

L'exploitation des houillères de la Selle-en-Morvan ne date que du mois d'août 1892. Les travaux qui ont été faits jusqu'à ce jour sont plutôt des travaux de recherches que des travaux d'exploitation.

L'extraction qui se fait par descenderie a permis à la société de se rendre compte combien, dans ces conditions, l'extraction est onéreuse pour elle. La société est décidée à fonder un nouveau puits avec installation de machines à vapeur, de tout le matériel nécessaire et à mettre en oeuvre l'exploitation des anciens puits des Pannaud et de Polroy.

L'éloignement des voies de communications (canaux et chemins de fer) rend aussi très coûteux et très difficile l'écoulement des produits. La société attend avec impatience la création de la ligne projetée d'Autun à Château-Chinon, qui lui permettra d'étendre son rayon d'action.

AC 19.2.93

Après être passée entre les mains de la "société des houilles et mines du Morvan" en 1893, "la société anonyme des anthracites d'Autun" s'en rendit acquéreur (statuts établis définitivement le 9.9.01) :

Société anonyme des anthracites d'Autun, au capital de 95 000 F, siège social à Polroy.

Statuts établis définitivement 9.9.01

DÉNOMINATION, SIÈGE, DURÉE, OBJET

Il est formé, entre M. Ferand et les propriétaires des actions ci-après créées, une société anonyme, conformément à la loi du 24.7.67, modifiée et complétée par celle du 1.8.93. La société prendra le nom de "Société des Anthracites d'Autun".

Elle a pour objet :

- les opérations minières en général, plus spécialement la mise en exploitation des mines de houille et d'anthracite connues sous la dénomination de Concession de Polroy ;
 - la reprise et la continuation des études de recherches et moyens nécessaires pour arriver, soit par elle-même, soit par tous particuliers ou toute société, à l'exploitation définitive de ces mines de houille et d'anthracite ;
 - la vente des produits miniers en général ;
 - la recherche, l'étude et la mise en oeuvre de toute industrie, concession et exploitation se rattachant à toute concession houillère ou de mines, les augmentant ou les complétant, création des usines et établissement de voies ferrées ;
 - l'obtention de toute concession de houille ou de mines, soit dans le bassin d'Autun, soit dans tous autres bassins ;
 - l'achat ou la vente de toute concession houillère et de mines ;
 - la mise en exploitation de toute concession houillère et de mines pour son compte ou le compte d'autrui ;
 - l'obtention, l'acquisition et l'exploitation de tous brevets, marque de fabrique et droits quelconques se rattachant aux opérations houillères et minières ;
- toutes ces indications étant seulement indicatives et nullement restrictives.

Le siège de la société sera à Polroy. Il pourra être transféré dans toute ville par simple décision du conseil d'administration. La société pourra également établir des agences ou succursales en France si le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

La durée de la société est fixée à trente ans de la date de la constitution.

APPORTS

M. Charles Ferand, banquier demeurant à Valence, apporte à la société des anthracites d'Autun :

- la concession dite "Concession de Polroy", instituée par décret de M. le président de la République Française du 1.2.89, d'une mine de houille et d'anthracite située sur les communes de la Selle-en-Morvan et de Tavernay, arrondissement d'Autun, d'une étendue superficielle de 3 km² 53 ha 72 a ;

- un puits d'environ 110 m, sis au lieu de Polroy ;

- une descenderie principale de 125 m de longueur, composée d'une descenderie Est de 60 m de longueur, d'une descenderie Ouest de 44 m de longueur, toutes ces descenderies reliées ensemble par 5 galeries dans le charbon, le tout sis au lieu-dit "le petit Laré" ;

- un puits maçonné de 300 m, un autre puits de 116 m appelé Puits Guillou, le tout au lieu-dit "les Panneaux 2" ;

- un bâtiment en maçonnerie et recouvert en tuiles abritant la machine à vapeur ;

- un bâtiment en briques recouvert en tuiles servant de bureau ;

- un bâtiment en maçonnerie et recouvert en tuiles abritant les chaudières à vapeur ;

- un bâtiment en maçonnerie et planches couvert en tuiles, en prolongement du bâtiment précédent, servant de magasin ;

- un bâtiment en maçonnerie couvert en tuiles servant de forge et d'atelier de charpente avec bureau ;

- un grand hangar charpente couvert en tuiles abritant l'atelier des agglomérés et de classement ;

- une baraque en planches couverte en tuiles abritant le puits Guillou ;

- une baraque en planches couverte en tuiles, abritant précédemment le puits de Polroy, aujourd'hui muni d'un chevalement ;

- deux ventallateurs aspirants, une chaudière verticale avec un injecteur, une presse à boulets et ses accessoires, une machine double piquet de 55 chevaux, un tromel classeur à bras, un treuil de sauvetage fer, un broyeur Castelnau alternatif, un broyeur Karr, trois pompes taugies (2 de 12 m/h et 1 de 25 m/h), un vieux matériel de peu d'utilité ;

- un matériel pour exploitation de mines, composé notamment de deux machines à vapeur 12 chevaux, deux chaudières à deux broyeurs et accessoires, voie ferrée, rails, wagonnets, treuils, pompe à vapeur, brouette, chariot... ;

- un outillage de forge ;

- un outillage de mine, une machine à vapeur de 4 chevaux, avec chaudières et accessoires ;

- tout le mobilier garnissant le bureau de Polroy ;

- toutes études pour l'établissement d'un raccordement de voies ferrées à la compagnie des chemins de fer de Saône-et-Loire ;

- toutes demandes de droits de recherches et de concession faites antérieurement à la constitution de la société pour exploitations houillère et minière dans le bassin d'Autun.

... En représentation des apports ci-dessus, il est attribué à M. Ferand une somme de 27 500 F en espèces et 250 parts de fondateur.

CAPITAL SOCIAL, ACTIONS

Le capital social est fixé à 60 000 F divisé en 600 actions de 100 F chacune ; il est en outre créé 250 parts de fondateur qui seront attribuées comme il est dit plus haut à l'apporteur. Ces parts participeront à 50 % dans les bénéfices de la société.

IM 6.10.01

Article très intéressant de la Société d'Histoire Naturelle d'Autun, dans sa séance du 8.3.03, avec historique détaillé et étude géologique :

Anthracite à Polleroie de 1812 à 1903

Entre 1812 et 1838, comme à Esnost, on fit aussi des recherches à la Selle, elles ne furent pas plus heureuses. Legite présente, sur le bord de la route à 10 mn du village, un affleurement anthraciteux qui, à plusieurs reprises, a donné lieu à des recherches bientôt abandonnées, à raison de l'irrégularité des veines et de l'incombustibilité de l'anthracite. Ces deux circonstances paraissent être le résultat de l'action des porphyres qui se sont fait jour au nord du bassin houiller. Les soulèvements de ces porphyres ont exercé une action plus ou moins marquée sur les diverses roches avec lesquelles ils se sont trouvés en contact. Les plus minces fissures de la houille ont été injectées de silice qui est restée en lamelles entrecroisées, formant une sorte de réseau à la surface des fragments qu'on vint à bout de brûler en partie. Telle était, lors de ces recherches, la connaissance de ces gisements anthraciteux d'Autun jusqu'en 1844.

Pourtant, dans les localités d'Esnost et de la Selle, ces couches méritaient d'être suivies et elles permettaient de devenir plus tard l'objet de nouvelles concessions. Ces travaux et recherches faits aux affleurements, dans la zone de soulèvement et de bouleversement, et sous l'action décomposante des porphyres, avaient peu de chance d'aboutir à un bon résultat. Des recherches à Polleroie avaient également été entreprises par le sieur Desplaces en 1825. Elles portèrent sur les affleurements dits du Petit Laré et la partie gauche de la route d'Autun à Château-Chinon, sur l'emplacement de l'exploitation actuelle de Polleroie.

Comme historique des recherches de houille, nous croyons devoir mentionner une assez sotte légende qui se conte dans le monde des mineurs. Sur la foi de cette légende, il a été entrepris des travaux. Elle pourrait grossissant avec le temps, en entraîner d'autres, si l'on écoutait ces croyances. C'est ce qui nous a décidés à la citer. Plusieurs explorations avaient été faites au compte de divers particuliers. Aucune n'a abouti, mais tous les mineurs vous diront : "le puits X a été arrêté aussitôt qu'on a rencontré la houille, et de même pour les autres puits". C'est Epinac, c'est le Creusot qui soudoyaient pour qu'on dise qu'il n'y avait pas de charbon, ce dont ils étaient bien innocents. D'après cette légende, on doit trouver le charbon partout où il a été annoncé qu'il n'en existait pas. Cette légende nous paraît entièrement fautive et ne doit servir de base à aucune recherche. Elle ne prouve qu'une chose, c'est qu'en pareil cas, bonne renommée vaut mieux que ceinture dorée.

Il est aussi un renseignement rétrospectif qui peut trouver sa place dans cet historique, le prix de vente de la houille et le taux des salaires à ces époques. En 1827, le prix du quintal métrique était de 1,20 F, puis de 0,90 F en 1840. Un ouvrier employé à l'abattage produisait 15 hl qui lui étaient payés 0,12 F, soit 1,80 F par jour. Au défilage, un ouvrier pouvait faire dans son poste de 8 h, 30 hl qui lui étaient payés 0,07 F, soit par jour 2,40 F. Au service du roulage des plans automoteurs, les salaires étaient de 1,25 F à 1,50 F par jour. En 1842, les rouleurs et chargeurs recevaient 1,50 F et les gamins 0,75 F par jour. En 1837, à Igornay, 5 ouvriers extracteurs, dont 4 au prix de 35 F par mois et 1 au prix de 25 F, arrivaient à extraire dans leur journée 72 hl de schistes en exploitation à ciel ouvert. Nous ne pouvons qu'admirer ici le progrès extraordinaire de l'industrie qui a permis le relèvement des salaires, le bien-être du travailleur.

Il nous reste à examiner l'exploitation actuelle de Polleroie qui intéresse sérieusement l'Autunois.

RÉSUMÉ TECHNIQUE DES TRAVAUX ACTUELS

Notice sur la concession de Polleroie (M. Maggiar, ingénieur-directeur de cette mine)

RECHERCHE DE M. D'ESTERNO

De 1825 à 1855, nous ne possédons pour notre compte aucune trace de nouvelles recherches de quelque intérêt. Vers 1856, après divers travaux entrepris, affleurements anthraciteux du Petit-Laré, au puits de Polleroie, au Vautheau et aux puits des Panneaux, M. d'Esterno introduisit une demande en concession qui ne fut pas trouvée suffisamment justifiée. Les deux puits dits des Panneaux, près de l'étang du même nom, avaient bien rencontré à 37 et 43 m trois couches de charbons maigres d'épaisseur variant entre 2 m, 0,90 m et 0,40 m, mais vu leur faible profondeur et le peu d'étendue de leurs galeries, ils furent jugés insuffisants.

C'est alors que M. d'Esterno entreprit le fonçage du puits qui porte son nom, à 455 m Est des précédents. D'après les prévisions de l'ingénieur chargé de ce travail, ce puits devait rencontrer vers 200 m le faisceau des trois couches des puits des Panneaux, mais à cette profondeur, au lieu de charbon, le puits rencontra un grès vert qui fut déclaré être la roche verte d'Epinac, éliminatrice de tout gisement houiller subséquent. Et devant cette affirmation, M. d'Esterno aurait suspendu ses travaux.

La suite de cette étude démontrera pourtant que, si le puits d'Esterno avait été prolongé en dessous de la profondeur atteinte de 80 à 100 m, il aurait eu bien des chances de retrouver le faisceau soupçonné. C'est à tort à nos yeux qu'on a donné au grès vert rencontré la même signification qu'aux mines d'Epinac, ce grès vert existant au toit de la couche anthraciteuse de Polleroie... Il nous a été donné d'aller rechercher sur les derniers toits des déblais extraits des puits d'Esterno des fragments des roches vertes. Ces recherches nous ont apparus identiques à celles qui se trouvent au toit de notre couche de Polleroie.

LA MINE AUX MINEURS

La demande en concession, abandonnée par M. d'Esterno, fut reprise par un groupe d'ouvriers des environs d'Autun. Ceux-ci ouvrirent une descenderie dans les affleurements anthraciteux du Petit-Laré qu'ils poussèrent jusqu'à 45 m. En même temps ils reprenaient les travaux des deux puits des Panneaux qu'ils pour-

s suivirent assez loin en direction et à l'aval pendage. Ils obtinrent ainsi la concession de Polleroye par décret en date du 1.2.89. Ils se constituèrent alors en société dite de "la Mine aux Mineurs", mais faute d'entente dans la direction des travaux, sans capitaux et sans ingénieurs, les concessionnaires durent abandonner l'exploitation vers la fin de 1891.

SOCIÉTÉ DE TRANSITION

Une société en participation fut créée le 30.3.92 à l'effet d'étudier la mise en oeuvre de la concession. Le 2.8.93, elle céda la place à une société anonyme au capital de 1 300 000 F qui prit le nom de

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES ET MINES DU MORVAN.

Nous ne ferons pas ici l'historique complet de cette société. Un capital d'actions fictives, une administration malheureuse, un éparpillement de ses forces, toutes ces fautes, qui ont causé sa ruine, sont encore présentes à tous les esprits. Nous ne nous occuperons que de ses travaux.

PETIT-LARÉ : la société des houillères et mines du Morvan reprit les travaux de la descenderie du Laré et elle les continua jusqu'en 1897.

PUITS DE POLLEROYE : en 1893, elle entreprit l'approfondissement du puits de Polleroye, partant de cette idée qu'elle devait rencontrer à 60 m de profondeur une couche dont les affleurements apparaissent de l'autre côté de la route, dans la maison Gaunet. Le puits fut foncé jusqu'à 110 m sans rien rencontrer. A 105 m, on prit un travers-banc qui, d'après toutes les prévisions, devait rencontrer, à 150 m du puits, la couche de la descenderie du Laré ; ici encore les prévisions furent déçues. La couche de la descenderie fut rencontrée à 37 m seulement du puits. Le travers-banc fut prolongé jusqu'à 170 m, mais il ne rencontra pas d'autre couche que la première (sa longueur totale eût été de 250 environ, qu'il aurait très probablement rencontré une seconde couche, dont les affleurements sont à 150 m dessus du Laré au mur de ces derniers).

La couche d'anhracite rencontrée à la cote 105 était en même temps ferme, dite en chapelet, avec une puissance moyenne de 1,50 m. Son exploitation régulière ne fut entreprise que vers janvier 1898, mais elle ne dura pas longtemps, les travaux s'étant arrêtés de même vers le mois de juin.

PUITS GUILLON : le fonçage de ce puits fut entrepris par la même société, un peu en avant de la reprise du puits de Polleroye, commencée en 1893. Il fut arrêté en 1894 à 116 m, après avoir recoupé un faisceau de trois couches entre 53 et 67 m. Ce faisceau est celui reconnu, placé entre les puits des Panneaux et le puits d'Esterno. Aussitôt après l'arrêt de l'approfondissement du puits, on amorçait deux travers-bancs, l'un à 85 m, l'autre à 110 m de profondeur, pour recouper les couches et se développer en reconnaissance en les suivant. Ces travaux de reconnaissance furent gênés et retardés par une faille qui fit disparaître les couches en regard du travers-banc. En suivant la faille en direction par le travers-banc de 100 m, on retrouva les trois couches. Cette faille est précisément cause que le puits d'Esterno, au lieu de rencontrer le faisceau de ces couches à la profondeur prévue lors de son fonçage, ne pouvait plus les rencontrer que 100 m plus bas. Vu le grand nombre des travaux de recherches entrepris à ce même moment et coïncidant avec des difficultés d'un autre ordre, les travaux furent arrêtés au puits Guillon à la suite d'une explosion de grisou.

NATURE DES COUCHES DU FAISCEAU GUILLON

La première couche la plus intéressante avait comme puissance effective plus de 1,80 m parfaitement exploitable. La deuxième couche, d'une régularité parfaite, ne mesurait que 0,90 m réparti comme suit : 0,50 m charbon, 0,40 m intercalation de schistes et de charbons. Un échantillon pris sur le toit a donné à l'analyse les résultats suivants : cendres 14,96 %, matières volatiles 6,34 %. La troisième couche n'était qu'un filet charbonnette de 0,40 m.

NATURE DE L'ANTHRACITE DE POLLEROYE

La démonstration de l'existence de l'anhracite restée longtemps à l'état d'un mythe dans beaucoup d'esprits, n'est plus à faire et cet anhracite, chaque jour bonifié, se révèle d'une composition des plus rare et d'un rendement des plus avantageux dans l'industrie, grâce à sa faible teneur en matières volatiles. L'analyse du tout-venant de Polleroye est en effet de 20 % de cendres, 4 à 5 % de matières volatiles, 76 à 75 % de carbone fixe.

SYNONYMIE DES COUCHES DE POLLEROYE ET DE GUILLON

Nous ne serions pas très éloignés de penser que la couche de Polleroye et celles du puits Guillon ne sont qu'une seule et même couche, et notre opinion nous semble confirmée par l'étude superficielle des terrains, par les coupes des puits Guillon et de Polleroye, par les analyses des combustibles extraits des deux puits. La couche unique de Polleroye est traversée par deux barres, l'une en couronne, l'autre à la base. Nous penserions volontiers que ce sont ces deux barres qui, en s'épaississant, auraient donné naissance aux trois couches du puits Guillon. Déjà à Polleroye même, nous avons des exemples d'épaississement des bancs pouvant atteindre plus d'un mètre de puissance. Nous serions en présence d'un phénomène de subdivision des couches, fréquent dans notre bassin, témoin les couches d'Epinaç.

D'autre part, l'ancienne opinion, qui voulait que la couche de Polleroye fût au mur des couches du puits Guillon, nous semble injustifiable. Le puits de Polleroye en effet a rencontré à la cote de 35 m une couche de charbon gras de l'étage du Moloy, qui éliminerait toute possibilité de couche anhraciteuse ou maigre au toit de la couche proprement dite de Polleroye. Les coupes des deux puits nous semblent présenter les mêmes superpositions de couches, mais, pour les roches comme pour la houille, nous rencontrons, au puits Guillon, le même phénomène de subdivision des couches.

En passant, nous ferons remarquer que l'accident qui a rejeté la couche de la descenderie du Laré à une centaine de mètres de son pendage, se retrouve à la même profondeur aux couches Guillon. Les affleurements des couches Guillon et ceux de Polleroye se trouvent sensiblement sur la même courbe de niveau et plantage avec le même pendage. Les analyses moyennes de l'anhracite de Polleroye seraient très proches de celles effectuées sur des échantillons de la couche I du puits Guillon, 5 à 6 % de matières volatiles, 15 à 20 % de cendres.

C'est la roche verte, rencontrée à la profondeur de 200 m au lieu de la houille attendue, qui décida l'abandon du fonçage du puits d'Esterno. Cette même roche existant au toit de la couche d'anhracite à Polleroye, laisse à penser qu'au lieu d'être la roche rebut, elle est la roche d'espoir. Les travaux de Polleroye ont reconnu une grande faille rejetant la couche en profondeur au puits d'Esterno. Il n'en avait été tenu aucun compte et le fonçage fut arrêté.

Nous avons fait de cette roche de nombreuses préparations micrographiques pour l'examen au microscope polarisant. Elles montrent la même identité de composition, les mêmes éléments, aussi bien au puits d'Esterno qu'à Polleroye. Les morceaux polis permettent encore de juger de leur similitude... Cette roche verte, ou chlorite d'Epinaç, se continue de l'est à l'ouest jusqu'à Polleroye. Là, une couche de houille supérieure repose aussi sur cette même roche qui y recouvre l'anhracite. Elle pourrait laisser supposer son existence dans d'autres parties du bassin. En résumé, cette roche est intercalée entre la houille et l'anhracite. Sa présence pourra être utile dans d'autres recherches.

IM 4.6.03

L'exploitation cessa en 1904-1905 pour être reprise par la "Société des Charbonnages de Polroy" Nouvel historique, plus succinct, et présentation de la nouvelle société (article très optimiste) :

La houille dans la région d'Autun

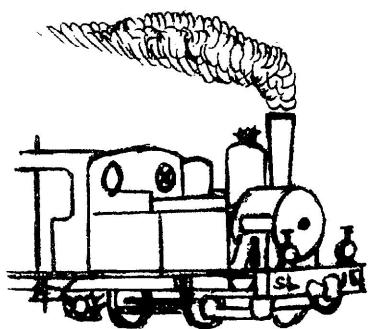
Le bassin d'Autun, si intéressant au point de vue géologique, se combine de deux grandes formations, permienne et houillère. Le terrain permien renferme de nombreuses couches de schistes bitumineux, le terrain houiller appartient à la formation houillère supérieure. Il comprend trois étages de puissance et de composition dissemblables :

- l'étage inférieur est exploité par la compagnie des mines d'Epinaç,
- l'étage moyen ne contient que quelques rares assises de schistes et quelques rares filets charbonnette,
- l'étage supérieur, très riche, forme une enceinte presque continue autour du terrain permien ; c'est dans cet étage que se trouve la concession de Polroy.

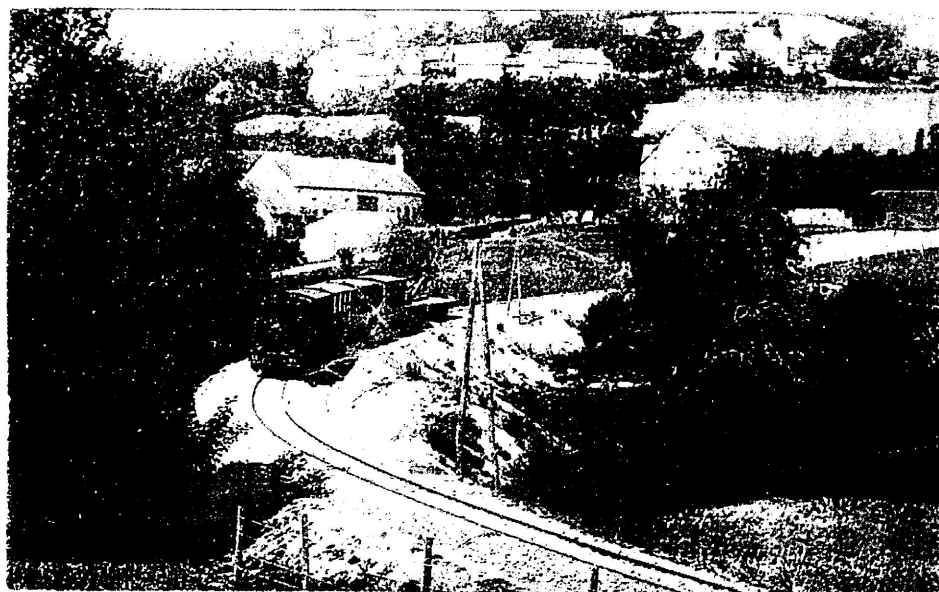
Depuis longtemps déjà, d'importants gisements houillers avaient été découverts dans la région. Vers 1856, le comte d'Esterno, à la suite de travaux de prospection qui lui permirent de constater l'existence de plusieurs couches de charbon, introduisit une demande de concession qui fut rejetée, les travaux ayant été jugés insuffisants. Le comte d'Esterno ne se découragea pas, il entreprit le fonçage du puits qui porte son nom. Ce puits devait retrouver une couche de charbon à 200 m de profondeur, mais ses prévisions furent déçues : une faille avait rejeté, comme les travaux exécutés depuis l'ont prouvé, la couche à une profondeur de 300 m. Le comte d'Esterno abandonna les travaux.

Ils furent repris par un groupe d'ouvriers des environs d'Autun. Ceux-ci obtinrent la concession de Polleroye en février 1889 et se constituèrent en société sous la dénomination de "la mine aux mineurs". Mais faute d'entente dans la direction des travaux, sans capitaux et sans ingénieurs, ils abandonnèrent l'exploitation à la fin de 1891. Ils furent remplacés par la société des houillères et mines du Morvan. Cette société fut constituée au capital nominal de 1 300 000 F, mais en réalité 600 000 F seulement furent versés, de sorte que l'insuffisance de capitaux, jointe à une administration malheureuse, la força d'abandonner l'exploitation.

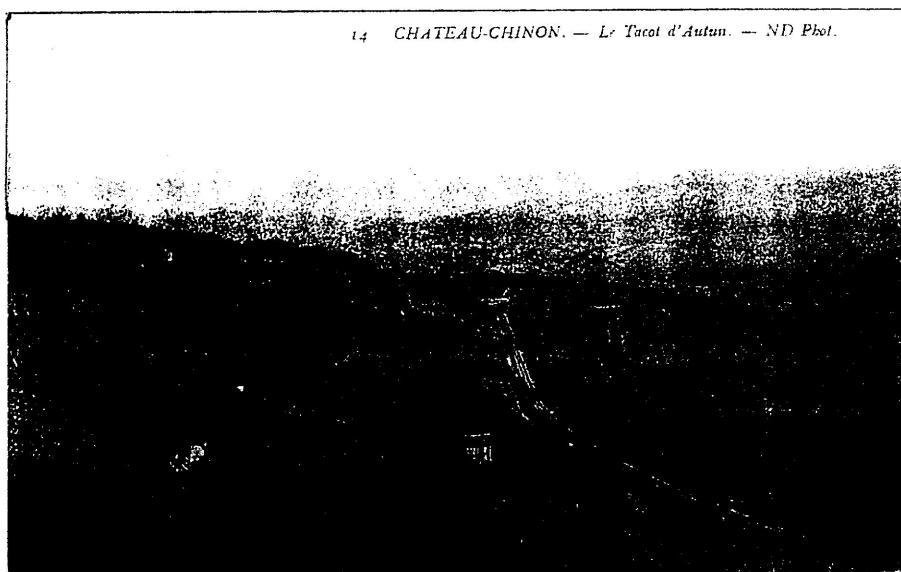
Elle fut reprise le 12.6.01 par "la société des anhracites d'Autun". Celle-ci, comme la précédente, émit un capital fictif. Sur 95 000 F, capital nominal de la société, plus du tiers fut donné en apport au fondateur, si bien que les frais d'acquisition une fois payés et les travaux de mise en état effectués, il ne restait plus d'argent dans la caisse de la société. Une augmentation de capital de 100 000 F fut donc décidée, mais une faible partie des actions fut souscrite. L'exploitation fut en-



Le Tacot tourne le dos à Courty en bas, et à Prêcy en haut.



en direction de la gare de



14 CHATEAU-CHINON. — Le Tacot d'Autun. — ND Phot.

Château - Chinon

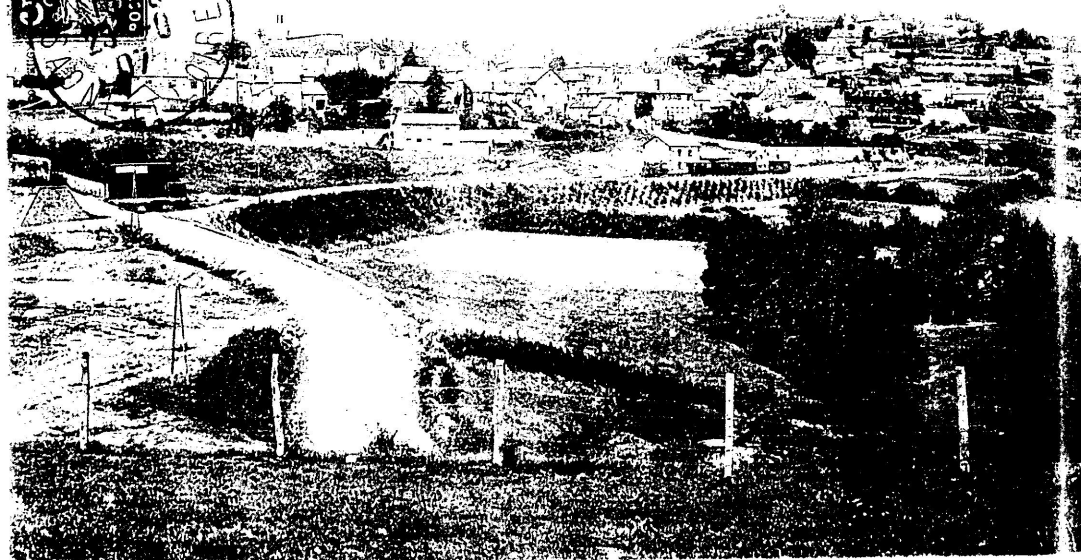
Le tracé contourne la montagne de Château-Chinon.



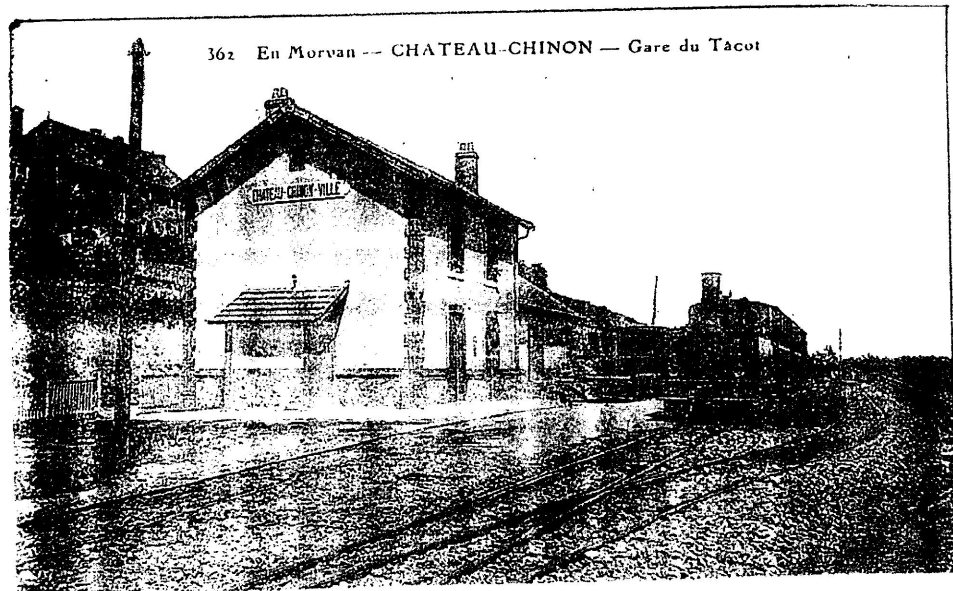
351 En Morvan — CHATEAU-CHINON — Vue générale

23.3.07 L. Blin

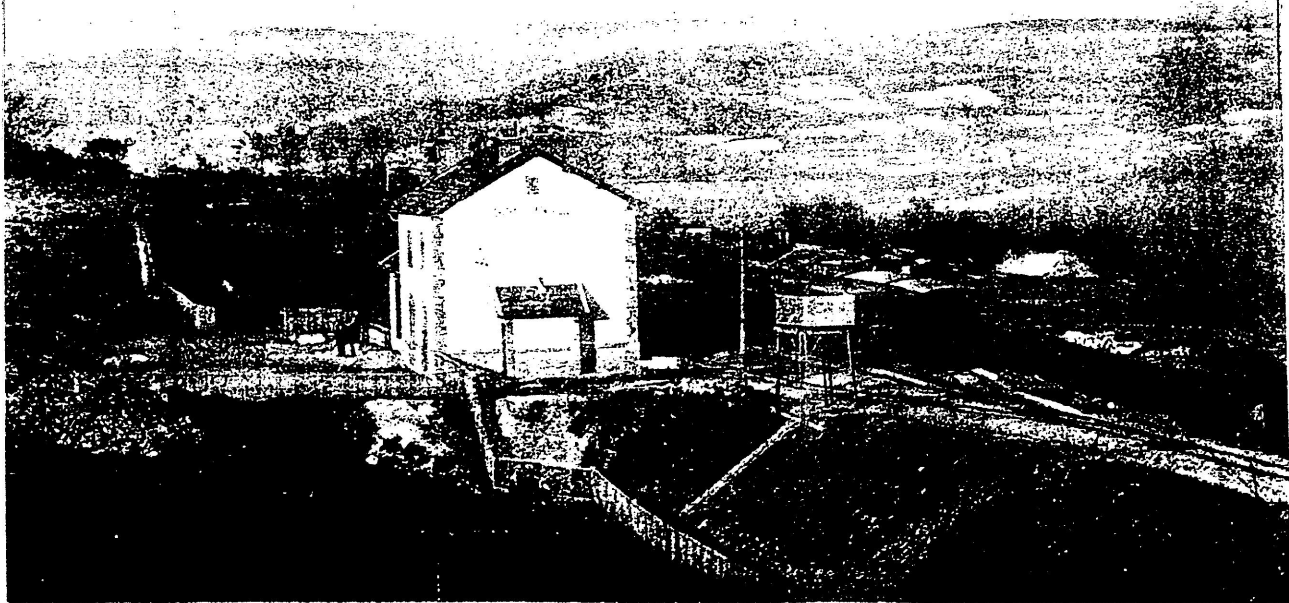
Avant d'arriver à la gare, dans le quartier de Volin. Devant cette gare, un train entier qui comprend la locomotive, deux wagons de voyageurs, deux de marchandises et deux plates-formes.



La gare proprement dite du Tacot, à Château-Chinon, avait été construite au faubourg de Volin derrière la poste. Entre les deux, la place du Tacot existe toujours.



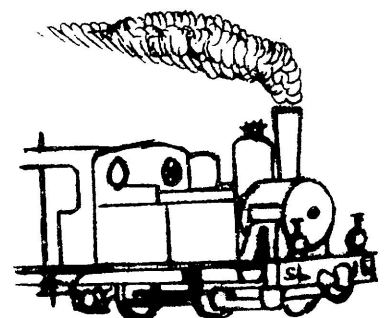
CHATEAU-CHINON. La Gare du Chemin de fer économique d'Autun à Château-Chinon.



8 — Château-Chinon - La gare du Tacot



La gare en pleine activité. Le chef de gare surveille la voie.



core une fois interrompue à la fin de 1904. Malgré ses faibles ressources, et bien que n'employant qu'un très petit nombre d'ouvriers, cette société fit une extraction annuelle de 4 000 T de charbon, du 1.1.04 au 1.7.04, c'est-à-dire en six mois. L'extraction fut exactement de 2 048 T et le reste de 2 044 T.

Après une interruption de plus d'un an, l'exploitation va être reprise et cette fois dans de toutes autres conditions et dans des proportions beaucoup plus vastes. Forte des enseignements du passé, "la société des charbonnages de Polroy", bénéficiant des travaux effectués, va rompre avec les errements qui ont causé la ruine des sociétés qui l'ont précédée. Constituée au capital de 500 000 F, elle possède les capitaux nécessaires, non seulement pour tirer le meilleur parti possible de la concession de Polroy, dont la superficie s'élève à 3 km² 53 ha 72 a, mais encore pour accroître considérablement sa concession. Elle a l'intention de s'adjoindre une concession mitoyenne sur laquelle elle a un droit de priorité. Cette concession, d'une étendue de 11 km², renferme plusieurs gisements houillers très importants. Actuellement, l'extraction du charbon peut se faire en trois points différents : par le puits de Polroy, par le puits Guillou et par le puits d'Esterno.

En outre, la nouvelle société a l'intention d'attaquer l'exploitation par d'autres points, notamment en un point intermédiaire entre le Bois Saint-Romain et Polroy où il est plus probable que la jonction des couches doit se faire. Le puits de Polroy, centre principal de l'exploitation, est complètement aménagé et en très bon état de conservation. La seule dépense à faire consistera dans le perfectionnement de l'outillage.

Plusieurs couches de charbon ont été reconnues actuellement sur la concession. Une seule a été régulièrement exploitée jusqu'à ce jour. Son épaisseur moyenne est de 2 m, cette épaisseur est considérable si l'on songe que dans la plupart des mines du Nord et de l'Amérique, l'épaisseur dépasse rarement 0,60 m. Le cubage de cette seule couche est de 1 200 000 T. En évaluant à 45 000 T l'extraction annuelle, on voit donc que, par cette seule couche, l'existence de la mine est assurée pour une période de 35 ans. Les bénéfices annuels s'élèveront, en estimant le bénéfice à 3,50 F/T (chiffre très inférieur à la réalité) à 157 500 F. Le charbon, ainsi qu'il résulte des analyses faites à l'école des mines, est de très bonne qualité. Il renferme en moyenne 85 % de carbone fixe.

Nous ne disons pas que les Autunois accueillent favorablement la reprise de l'exploitation de la concession de Polroy. Leur intérêt, d'ailleurs, les y engage fortement. Non seulement, ils auraient le charbon à meilleur marché que partout ailleurs, mais aussi l'installation, dans les environs de la ville, de 200 à 300 ouvriers mineurs, avec leurs familles, jointe au mouvement d'affaires qu'occasionnera l'exploitation de la mine, sera une source de prospérité pour Autun et ses environs. D'ailleurs, les fondateurs de la "société des charbonnages de Polroy" ne s'en tiendront pas là. Les schistes, jusqu'ici exploités presque exclusivement comme combustible, vont être l'objet de nouvelles études et il est fort probable qu'une exploitation plus rationnelle et plus rémunératrice en sera faite, exploitation dont bénéficiera largement le commerce autunois.

La société des charbonnages de Polroy a confiance en l'avenir. Sagement administrée, ayant à son service des ingénieurs compétents et consciencieux, elle va marcher sur les traces de ses voisins d'Epinac et de Montceau-les-Mines et, comme elles, elle va connaître la prospérité.

Dr Odin (professeur Université de Paris)

IM 17.12.05

et constitution de cette société :

Constitution de société : CHARBONNAGES de POLROY

La société prend la dénomination de "Société des Charbonnages de Polroy". La durée de la société est fixée à 30 ans de la date de la constitution. Cette durée pourra être prorogée. Le siège de la société sera Polroy près Autun. Elle a pour objet :

- l'exploitation des mines de houille et d'anthracite, connues sous la dénomination de "concession de Polroy";
- la vente des produits miniers en général ;
- la recherche, l'étude et la mise en oeuvre de toute industrie, concession et exploitation se rattachant à toute concession houillère ou de mines, les augmentant ou les complétant ;
- la création d'usines ou de voies ferrées ;
- l'obtention de toute concession de houille ou de mines, soit dans le bassin d'Autun, soit dans tout autre bassin ;
- l'achat ou la vente de toutes concessions houillères ou de mines ;
- la mise en exploitation de toutes concessions houillères ou de mines, pour son compte ou pour le compte d'autrui ;
- l'obtention, l'acquisition de tous brevets, marques de fabrique et droits quelconques se rattachant aux opérations houillères et minières, la participation directe ou indirecte de la société dans toutes opérations industrielles, commerciales et financières pouvant se rattacher à l'objet social ;

toutes ces indications étant seulement indicatives et nullement restrictives.

M. Blouzet, demeurant à Paris, apporte à la société des charbonnages de Polroy :

1- la concession dite "concession de Polroy" instituée par décret de M. le président de la république française en date du 1.2.89 d'une mine de houille et d'anthracite située sur les communes de la Selle-en-Morvan et de Tavernay, d'une étendue superficielle de 3 km² 53 ha 72 a, elle comprend :

- le puits de Polroy d'environ 145 m en exploitation avec chevalement, descenderie et puits d'aérage,
- le puits Guillou d'environ 116 m comprenant deux travers-bancs et environ 185 m de galeries,
- le puits d'Esterno d'environ 200 m entièrement maçonné ;

- 2- les terrains, sol et sous-sol...
- 3- constructions...

4- voies ferrées :
- un embranchement de 109 m reliant le carreau de la mine au chemin de fer d'Autun à Château-Chinon avec quai d'embarquement,
- 260 m environ de voie ferrée à l'intérieur de la mine,
- 235 m environ de voie ferrée desservant le carreau de la mine ;

5- matériel...

6- des demandes de droits de recherches et de concessions dans le bassin d'Autun ;

7- les travaux et aménagements déjà effectués pour la recherche des couches de houille et d'anthracite et l'exploitation de ces recherches ;

IM 22.2.06

Mais, cette société, en faillite le 9.11.08, fut mise en vente...

Vente sur adjudications judiciaires

sur baisse de mise à prix, tous étrangers admis, au plus offrant et dernier enchérisseur, en un lot

des Charbonnages de Polroy

jeudi 14 janvier 1909 (faillite du 9.11.08)

IMMEUBLES MIS EN VENTE

1- La concession houillère dite "concession de Polroy", d'une étendue superficielle de 3 km² 53 ha 72 a.

2- Les travaux effectués pour la mise en oeuvre, l'exploitation et la desserte de cette concession et qui consistent en :

- un puits d'extraction, foncé à 110 m, appelé "puits de Polroy", situé dans un terrain, lieu-dit "les Crevas"

un puits d'aérage ou descenderie principale pour le service des puits de Polroy, situé dans la montagne du Petit-Laré "la Vigne"

une seconde descenderie en pente inclinée, correspondant à la précédente, mais actuellement abandonnée, située dans le Petit-Laré "la Vigne"

les galeries ou directions desservies par les puits ou descenderies ci-dessus désignées, avec un travers-banc près à 105 m pour l'exploitation de la couche de Polroy

- un puits d'extraction, foncé à 116 m et boisé, appelé "puits Guillou", situé au lieu-dit "la terre Saint-Romain"

les galeries en direction dans le faisceau des couches des "Panneaux" recoupées par le puits Guillou avec des travers-bancs ouverts à 85 m et 110 m dans ledit puits

+ trois autres puits de mines : deux puits appelés "puits des Panneaux" anciennement foncés à 37 m et 43 m, mais actuellement comblés "la Pièce", et un puits appelé "puits d'Esterno" ou "le grand puits" foncé et maçonné à 200 m mais abandonné antérieurement au décret de la concession "les Grandes Pièces"

- les constructions édifiées à Polroy pour l'exploitation et la desserte de la mine et pour le traitement des produits...

- le matériel et outillage, immeubles par destination attachés à l'exploitation de la mine

- les voies ferrées desservant la mine et comprenant :

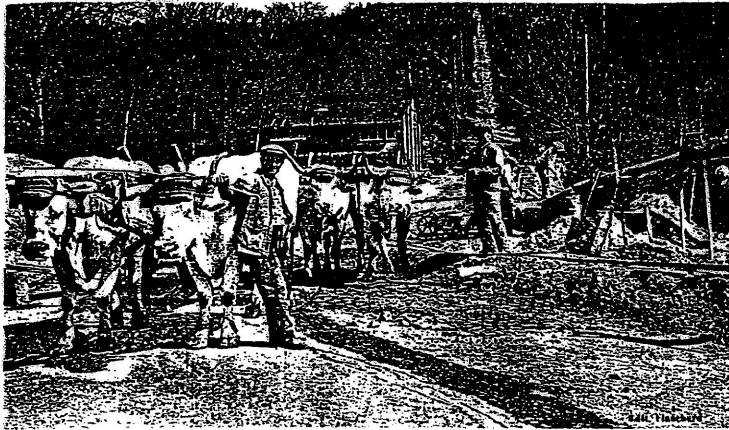
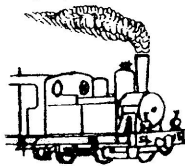
- a) les rails mobiles pour wagonnets nécessaires au roulage tant au fond de la mine que sur le carreau,
- b) un embranchement de 109 m sur le chemin de fer départemental d'Autun à Château-Chinon, avec aiguillage et son quai, ledit embranchement établi sur un terrain cadas-

tré de la section B du cadastre de la Selle-en-Morvan, et appartenant pour une partie à Mme de Champeaux et pour partie à la société des charbonnages de Polroy en faillite

- les terrains dont le sol ou surface appartient en propre à la société des charbonnages de Polroy

IM 1.09

embr. 13 les CHAUMES FROIDES



55. LA SELLE-en-MORVAN (S.-et-L.) — Mines de Spath-Fluor

Les carrières de spath-fluor (ou fluorine), à la limite des communes de la Petite-Verrière et de la Selle, ne semblent avoir été exploitées qu'à partir de 1916 pour donner un certain tonnage. Celle de Voltennes, sur la Petite-Verrière, l'a toujours été par la famille de Champeaux de la Boulaye, celle de la Selle par plusieurs sociétés.

Les transports étaient effectués par un embranchement spécial à partir de la gare de la Selle. A partir de 1928, un embranchement fut installé au km 13 aux Chaumes-Froides. Un traité fut passé entre la compagnie du Tacot et les établissements Jacques Eger en 1917 ; la redevance annuelle était de 460 F en 1920.

L'embranchement de la Selle, établissements Eger, est terminé, sauf qu'il reste à poser le taquet d'arrêt, lequel est en réparation. De même, cette maison m'a fait demander de placer deux wagons sur cet embranchement : je m'y suis opposé car j'ignore si la convention entre la compagnie et l'embranché a été signée. Toutefois, aucun versement n'a été effectué jusqu'à ce jour à ma caisse.

SL 4.10.17



TARIFS ET AUTORISATIONS

En 1917, il fallait des autorisations de transport :

A la suite de diverses restrictions apportées à la répartition de son matériel, la compagnie PLM nous informe que les marchandises destinées à Autun, travaillant pour la défense nationale, ne seront acceptées qu'avec autorisation de la commission de réseau de cette compagnie. Afin d'éviter que les wagons, que nous mettons à votre disposition pour le chargement des spath-fluor en gare de la Selle, ne subissent de stationnements inutiles sous charge à notre transit d'Autun, je vous serais bien obligé de bien vouloir demander d'urgence l'autorisation nécessaire.

SL 15.1.17

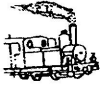
Une indication de tarif en 1918,

Une note d'Autun PLM fait connaître que l'usine du Creusot refuse à cette gare, pour taxes trop élevées, les expéditions de spath-fluor faites par la Selle-en-Morvan. L'usine taxe comme suit son transport : 12 kg x 0,084 = 1,00 F, alors que nos barèmes indiquent 1,05 F par suite des 0,008 arrondis pour 0,05. Que faire ?

SL 8.7.18

en 1933 une autre : expédition de 70 T à 6 F / T = 420 F.

FOURNITURE ET CHARGEMENT DES WAGONS



Des wagons vides étaient mis à disposition, à l'embranchement, pour les pierres mais aussi pour les bois de chauffage de la société :

La maison Eger demande l'organisation avec ridelles d'un second wagon R pour chargement de bois de chauffage à prendre sur son embranchement à la Selle. Cette organisation, une fois faite, ne permet pas d'utiliser par couplage ces wagons. Toutefois, je pense pouvoir faire les transports de grumes, cette année, avec les couplages organisés. Cette maison a un stock énorme de bois de chauffage à enlever de la forêt de Folin et nous donne un stock très important, et ces transports nous sont très favorables car le matériel ne stationne pas. Connaissant les difficultés de main-d'œuvre au dépôt, je fais envisager à cette maison les raisons majeures qui nous empêchaient de faire pour le moment cette installation, manque de matières... Elle m'a fait connaître que cette question était secondaire, qu'elle fournissait les huit ridelles... et qu'en outre, elle ferait préparer le tout par un ouvrier qu'elle occupe, dès que l'autorisation serait accordée. Dans ces conditions, je ne vois pas que nous puissions nous refuser à laisser faire cette modification.

SL 29.5.18

Tout en étant surpris de la réclamation Eger pour les wagons aménagés RI et M7, mis à la disposition de cette maison depuis l'installation de son embranchement à la Selle, je trouve non moins étranges ses prétentions de disposer de notre matériel, que nous avons employé à d'autres transports lorsque celui-ci n'était pas occupé par cette maison. Je pense à juste raison que l'aménagement du wagon M7, effectué par les établissements Eger, ne constitue pas un droit de propriété. Toutefois, je serais d'avis de le maintenir à cette affectation. Quant au wagon RI, mis le premier en service et organisé à nos frais (sauf les quatre planches de côté fournies par M. Dupont), je vous propose de le remettre à l'usage général et, quand le trafic de M. Eger aura assez d'importance pour nécessiter l'emploi de plusieurs wagons, ses représentants nous adresseront des demandes au même titre que les expéditeurs ordinaires.

Je relève que, pour les mois d'août et septembre, 18 wagons de types divers ont été employés à ces transports, concurremment avec les deux ci-dessus désignés, et cette répartition n'a soulevé aucune objection des autres expéditeurs. Par contre, du 14 au 30 septembre, le wagon M7 n'a été chargé que deux fois et il ne reste, paraît-il, qu'un dépôt sur cet embranchement. Pour ces raisons, nous ne pouvons suivre M. Eger et laisser ainsi le matériel sans emploi, sauf cependant s'il veut payer la location.

SL 2.10.20

M. Peyroux recherche toujours livraison de sa fabrication de pavés et pierres à bâtir. Ses stocks peuvent représenter 80 à 90 wagons qu'il expédierait sans retard... Si donc les transports Peyroux commenceront sous peu, je ne posséderai pas assez de plats pour satisfaire les prochaines demandes de trains de spath-fluor, d'autant plus que M. Mahieu prévoit nous remettre sous peu 2 wagons par jour et M. Colon 10 à 16 wagons par mois. A défaut de wagons, il utilisera les autres lignes. Ne serait-il pas possible de me faire parvenir 6-8 wagons ?

SL 8.28

Le chargement des wagons était souvent excessif :

Les chargements excessifs de nos wagons, sur la voie d'embranchement placée au km 13, semblaient être faits dans un but de nous créer des accidents et nous vous demandons d'intervenir auprès de M. Mahieu, afin qu'il donne des ordres à son personnel pour faire réduire les chargements dans la limite normale. J'ai écrit plusieurs fois au chef de chantier de cette exploitation en le priant de réduire ses chargements. Je crois que c'est peine inutile, car aujourd'hui il a été chargé les wagons L 47 à 10, 110 T et L 36 à 12,480 T. Comme les agents des trains ne peu-

vent se rendre compte du poids, même approximatif de cette marchandise, je vous prie d'inviter l'embranché à faire placer un pont à bascule sur son embranchement. De cette façon, nous aurons la certitude des pesées qui pourraient être faites à la prise des wagons, et ceux dont les poids dépassent 10 T seraient refusés.

SL 2.2.30

Malgré les promesses faites par la société des mines de spath-fluor à la Selle, embranchement 13, des wagons ont été chargés ces temps derniers à des charges excessives. J'écris ce jour au dirigeant de cette exploitation pour l'inviter une fois de plus à mieux surveiller ses chargements qui ne peuvent que créer des difficultés dans le transbordement et nous faire arriver un jour ou l'autre un accident grave.

SL 24.11.32

Malgré les recommandations et les promesses faites de réduire le chargement de spath-fluor à l'état de roche ou sable, ne devant pas dépasser 10,2 T au maximum, il convient de constater que depuis plusieurs jours les wagons qui nous parviennent de l'embranchement ont une surcharge, pour la plupart non pas de 200 kg, mais jusqu'à 2 T. Vous comprendrez donc que ces chargements excessifs ne peuvent se faire sur un seul wagon Autun PLM. J'attire une fois de plus votre attention sur les risques d'accident que peuvent occasionner ces charges excessives en cas de rupture d'essieu, et de plus le transbordement ne peut se faire que wagon à wagon, au lieu d'un seul, et fait perdre le bénéfice de la réduction et provoque des retards. Nous avons reçu ce jour deux wagons, total 21,680 T. Comment faire pour transborder ces deux wagons dans un seul PLM, alors que la limite est de 21 T ?

SL 24.11.32

TONNAGES TRANSPORTÉS

Tableau incomplet, sinon les expéditions ne cessaient guère ; elles ont pris de l'importance à partir de 1927 :

Tonnages

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1916						125	105	98	121	106	120	118
1917	90	80										100
1918												
1919												
1920												
1921										30	56	40
1922												
1923	30		25	27	20	74	90					
1924	71											
1925												
1926						50	50	40	50			
1927						30	79	60	60	85	100	
1928							290	290	250	225	202	
1929	223	220	410	410	390	416						
1930	276	457	463	437	500	407						
1931					α	α		505		423		436
1932					+50	+128		541		152		418
1933	411											

SL

La station de la Selle, qui a toujours un trafic régulier de 2-3 wagons par jour, verra encore son trafic augmenter, car une concession importante d'un gisement de spath-fluor, à proximité de la couche des Chaumes Froides, vient d'être donnée à une société (Mahieu) qui va entreprendre des fouilles et demandera sous peu un embranchement (appelé "embranchement 13") pour l'exploitation de ses carrières de spath-fluor à livrer à des usines d'aluminium et autres métaux.

SL 6.27

et ne devaient pas se ralentir les années suivantes :

M. Colon et de Champeaux, ayant formé une société avec M. Mahieu, pour l'exploitation de produits de leurs carrières de spath-fluor, il en résultera que les expéditions n'auront pas l'importance que voulait y donner M. Mahieu, puisque le rendement de sa carrière personnelle est nul. Ces messieurs reprennent l'affaire sur une nouvelle base et il paraît que l'exploitation minière et expédition seraient dirigées exclusivement par M. Colon, nommé directeur. Il se propose de nous remettre environ 500 T par mois, tant sur l'embranchement 13 qu'en gare de la Selle.

SL 6.30

Les débouchés étaient assurés (les pierres étaient expédiées dans le Nord, à Guérigny, à Saint-Dizier, à Issoudun, à Auxerre, à Pont-Saint-Venant, à Basse-Indre, mais surtout au Creusot).

... pour activer le plus possible vos expéditions de spath-fluor, fourni pour le 21 trois wagons plats, et pour les 22 et 23 les quatre autres wagons, pour satisfaire le contingent de 100 T qui vous est réclamé par l'usine Schneider.

SL 21.6.18

Une anecdote :

Le feu s'est déclaré vers 18 h 10, peu après le passage du train 4, km 13,2, lieu-dit "les Semores", dans un petit bois de sapins en bordure de la voie. L'alarme ayant été donnée de suite, le sinistre a pu être maîtrisé par une équipe accourue sur les lieux, et les dégâts ne paraissent pas importants.

Le feu semble s'être déclaré dans des herbes sèches, bruyères et genêts, près de la voie, et a gagné rapidement le bois, trouvant un aliment facile dans les broussailles, genêts et bruyères. Le feu a pu être combattu très rapidement par des personnes accourues de la Selle et de la Petite-Verrière, et surtout par le personnel des carrières de spath-fluor finissant leur journée à 18 h. La partie brûlée près de la voie est à la base de 40 m de largeur ; au sommet elle n'est plus que de 25 m, en profondeur elle peut être évaluée à 50 m, soit environ 1 600 m², dont 500 m² couverts de broussailles et bruyères. J'estime 80-90 sapins de grosseur à la base de 0,10 à 0,15 de diamètre, qui ont subi les atteintes du feu et devront être abattus. Des rejets de chênes de 7 à 8 ans ont également souffert. 10 ares environ de cette partie brûlée ont déjà subi un incendie, il y a neuf ou dix ans, et ce sinistre avait les mêmes causes.

SL 5.9.28

et

Incendie

Mercrredi soir 5, immédiatement après le passage du Tacot, un commencement d'incendie, provoqué, suppose-t-on, par des étincelles échappées de la locomotive, s'est déclaré dans les buissons en bordure de la route, au lieu de Voltennes, sur la propriété de M. de Champeaux. Les habitants des environs, immédiatement alertés, ont combattu le sinistre et s'en sont rendus maîtres après quelques heures d'efforts. Le feu a détruit des genêts et des broussailles sur une étendue d'environ 50 m. Les flammes commençaient même d'atteindre une sapinière proche et faisaient craindre pour le voisinage, en raison de la proximité de la poudrière des carrières de spath-fluor.

IM 8.9.28

Commencement d'incendie

Le 10 août, jour de la dernière foire d'Autun, le Tacot de midi remontait à toutes vapeurs sur la Petite-Verrière, lorsque près de l'usine de spath, les étincelles qu'il crachait, trouvant un terrain propice, allumèrent un incendie dans les taillis et broussailles qui bordent la ligne à cet endroit, où de plus commencent les forêts de M. de Champeaux. Fort heureusement, un témoin, ayant aperçu les premières flammes, donna l'alarme aussitôt et, grâce à de prompts secours, au bout de deux heures, le sinistre était circonscrit et de graves désastres évités.

IM 17.8.32

+ ÉTUDE GÉOLOGIQUE

Un large extrait intéressant, sur la fluorite et la barytine en Morvan, et en particulier sur le champ filonien de Voltennes :

FLUORITE et BARYTINE : énormes réserves

La plus grande des richesses minières du Morvan consiste en ses gîtes fluorés et barytiques...

Champ filonien de VOLTENNES

Parmi les nombreux filons fluorés du Morvan, ceux de Voltennes sont les plus anciennement connus. La première exploitation remonte à 1863, elle est le fait de Georges de Champeaux de



La Boulaye (de la famille du découvreur de l'autunite), qui se contenta, vu le prix peu élevé de la fluorite, d'extraire le minéral par tranchées et en carrières suivant le filon en surface. En 1897, le gisement est exploité à ciel ouvert par Paul de Champeaux de La Boulaye jusqu'à sa mort en 1934. L'exploitation passe alors sous la direction du fils de son cousin germain, Lucien de Champeaux, ce dernier va diriger l'exploitation jusqu'en 1961. A cette date, la mine est rachetée par la société minière et métallurgique du Châtelet qui met en valeur les filons René et René bis, qu'elle exploitera jusqu'en 1972. Il reste de nombreuses traces de ces travaux : galeries, puits, travers-bancs, tranchées, déblais...

Les filons de Voltennes, comme beaucoup d'autres dans cette région, recoupent les tufs du viséen inférieur (ici trachyte quartzifère) suivant une direction générale NNO-SSE ; ils ont 1 à 4 m de puissance et peuvent être suivis sur plus d'1 km (plusieurs pour le grand filon de Voltennes). ... Le filon René bis se serait formé au Lias. Tous les filons ont été mis en place par le jeu de la zone broyée dénommée "accident de Voltennes Guenand", allongé en fait de Guenand jusqu'aux Settons. Cet accident est jalonné par de nombreux indices filoniens de fluorite et barytine. A proximité du champ filonien de Voltennes, on observe de nombreux dykes de microgranite à phénocristaux (porphyroïde), plus anciens mais de même direction que les veines minéralisées. Le trachyte quartzifère se charge de silice et devient très pyriteux à son contact avec les venues fluorées. A la vue de la carte du champ filonien, on dénombre sept filons principaux : les deux filons de Bonnet-Vert, filon de Bois-Renard, filon des Sapins, grand filon de Voltennes, filon René et filon René bis. A l'ouest, de l'autre côté de la vallée de Chaloire, apparaissent quelques veines de quartz riches en orthose.

La fluorite, minéral exploité dans le gisement, reste néanmoins très abondante dans les déblais et les galeries. Elle se distingue ici par la variété de ses faciès. Massive, sa couleur est soit verte, soit jaune, plus rarement violette ou mauve ; ces masses sont cristallines, rubanées ou concrétionnées. Les cristaux sont cubiques, parfois octaédriques, leur taille atteint 4 cm et leur coloration est très variée (un seul cristal octaédrique peut présenter des zones différemment colorées, l'association du vert et du violet en couches alternantes sur un même cristal est assez courante). Parfois les cristaux cubiques sont implantés sur la barytine crêlée rose englobant des grains de pyrite et de chalcoppyrite. La fluorine massive renferme parfois des rognons de pyrite. Signalons que les cristaux de forme octaédrique sont de couleur violette ou verte (alors zonés), généralement recouverts de quartz et n'ont été observés que dans les filons de Bois-Renard ; dans les autres filons, leur présence est sporadique...

La forme la plus répandue de la barytine est constituée par des masses crêlées blanchâtres ou rosées dont les éléments sont parfois de belle taille. La barytine est plus rarement cristalline, principalement en cristaux tabulaires simples et généralement décimétriques, rosâtres ou blanc laiteux ; parmi les autres formes plus rares, citons : des cristaux tabulaires tronqués, des cristaux millimétriques grisâtres aux formes très nettes et hémihédriques... Dans le filon du Barreau, la barytine tapisse des géodes dont la taille déjà importante (5 à 1 m) fait pâle figure par rapport à celle des filons de Maine. Les cristaux assez exceptionnels trouvés autrefois en association avec la dolomite en salle, la calcite et l'hématite sont difficiles à observer aujourd'hui. La barytine est l'hôte de divers sulfures : galène, pyrite, marcasite, chalcoppyrite. La barytine qui n'a pas été employée est très répandue sur tous les déblais du champ filonien.

Le quartz est très répandu, autant sur les déblais que dans les filons dont il constitue avec la fluorite et la barytine l'essentiel des remplissages filoniens. A part les différentes formes massives (quartz rouillé, gras, en peigne), les cristaux simples sont fréquents dans les géodes, on trouve aussi des cristaux recouverts d'une fine pellicule ferrugineuse leur conférant une couleur jaune ou brune (fausse citrine, quartz dématé).

Les carbonates (calcite, dolomite) ne jouent qu'un rôle accessoire dans le remplissage filonien. Connus surtout dans le filon de Voltennes (secteur du Barreau), il semble qu'ils soient contemporains des autres minéraux. La dolomite en selle (cristaux à faces courbes) est devenue très rare ; son association avec la calcite, l'hématite et la barytine donnait des échantillons de très bonne qualité. On a aussi signalé des cristaux d'ankérite de faciès identique.

Galène, blende, pyrite, marcasite, chalcoppyrite, bravoite (sulfure de cobalt, nickel et fer de la famille de la pyrite) forment le minéral sulfuré accessoire. Les cinq premiers constituent de fins liserés dans la barytine, des grains noyés dans la fluorite ou des rognons isolés : la pyrite est le sulfure le plus abondant ; l'oxydation de la chalcoppyrite donne la goethite, la covellite, la digénite et de faibles enduits de malachite et d'azurite. De belles orolites de limonite proviennent de l'altération de la pyrite. Les oxydes de manganèse, en enduits, sont comme à Maine assez abondants (le gîte de Maine en est toutefois moins riche).

L'intérêt de la minéralisation sulfurée réside dans la présence de bravoite en cristaux cubo-octaédriques zonés, noyés dans la barytine ; ces cristaux sont infra-millimétriques. La bravoite ayant été aussi signalée dans les proches filons de Maine, on peut donc la considérer comme un minéral assez constant des venues fluorées de ce secteur ; des recherches attentives permettraient peut-être d'observer ce minéral dans d'autres indices de la région.

Enfin, signalons la wulfénite assez rare, en cristaux tabulaires millimétriques rencontrés dans les zones superficielles des filons. Il est bon de rappeler qu'en Morvan ce minéral a été trouvé dans plusieurs endroits : gisement plombifère des Molérats, à l'Argentolle, à Alligny-en-Morvan. Sa présence dans le district plombifère et fluoré du Beaujolais ainsi que dans l'indice stratiforme du Bois-Clair près de Cluny, font que la zone nord-est du Massif Central peut être considérée comme une véritable "province" à wulfénite.

Les gîtes minéraux du Morvan et de sa bordure : le Morvan et la Bourgogne SHN Autun - Cl. GOURAULT (1982)

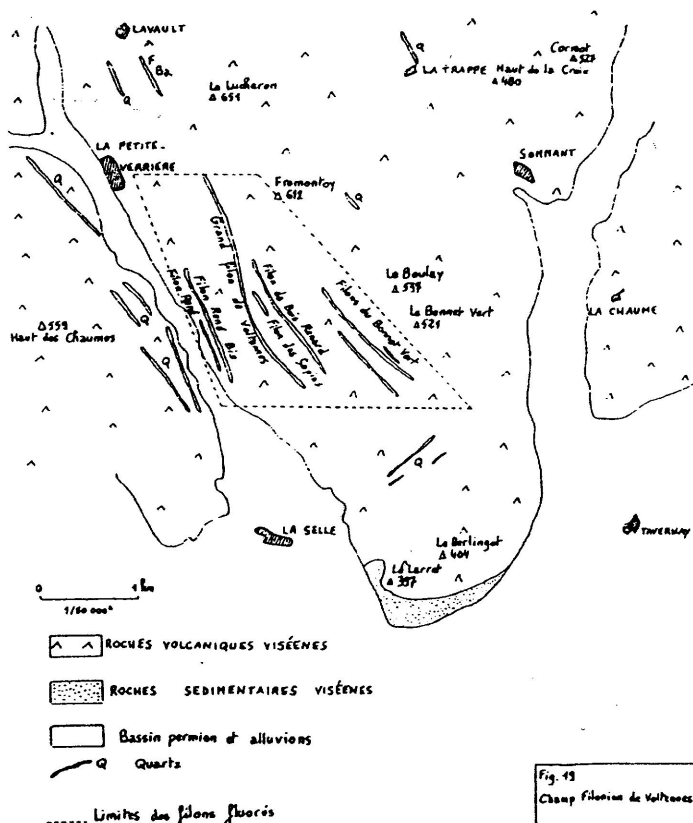


Fig. 19
Champ filonien de Voltennes

Un article sur la fin de l'exploitation :

La mine existait depuis plus d'un siècle. Jusqu'en 1961, elle avait été exploitée de façon artisanale par la famille de Champeaux. En 1961, une société minière reprend le chantier. La société décide alors de donner une dimension industrielle à l'exploitation. Une laverie ultra-moderne sera même installée. Cette laverie a fait venir à la mine de Cussy des ingénieurs de tous les continents. Aujourd'hui, il ne reste plus que des infrastructures métalliques, des toits de "cailloux", du matériel rouillé.

LES DERNIERS EMPLOIS INDUSTRIELS

Du temps de la famille de Champeaux, l'exploitation étant artisanale, le nombre des travailleurs était peu élevé. En outre les filons étaient exploités assez lentement. Lorsque la société reprit le chantier, elle a embauché environ 70 mineurs des environs. Le mode d'exploitation s'est trouvé changé du jour au lendemain. Une pelleuse sur rails a été installée dans les galeries. La prospection a été faite systématiquement, mais les gisements les plus riches et les plus rentables étaient déjà épuisés. Les mineurs sont descendus jusqu'à 120 m en dessous du niveau 375 (niveau du jour), mais sans jamais trouver des filons vraiment intéressants.

La roche dure (le toit notamment) permettait d'extraire en sécurité et il n'y a jamais eu d'accident grave au fond. Vers la fin de l'exploitation, les mineurs ramenaient au jour 150 T de tout-venant, dont on extrayait 50 T de minerai traitable. Malgré

sept ans de sondages dans les environs, la direction a dû abandonner l'espoir de trouver à proximité des filons prometteurs. L'effectif des mineurs a d'abord été réduit, et puis un jour ce fut la fermeture (en 1972).

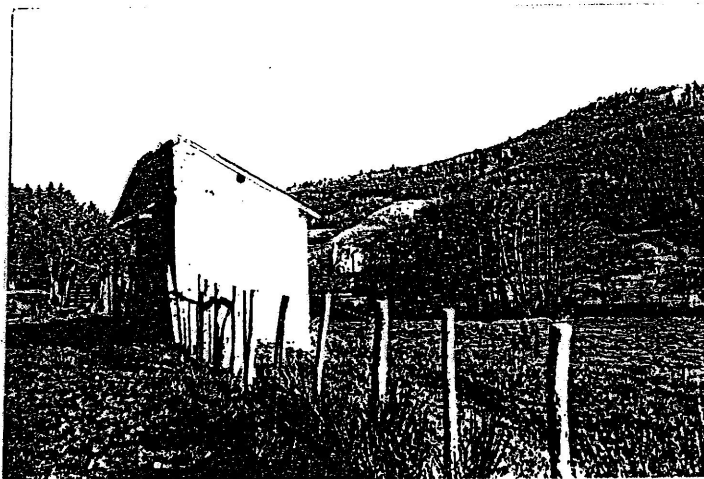
GI 74

En un siècle, la mine de la Castille, mine de la Voltennes, produisit 200 000 T, avec une production maximale de 15 000 T par an. La fluorine sert

- comme fondant des métaux pour l'acier et l'aluminium (abaissement de 1 000° du point de fusion de la fonte) ;
- à la préparation de l'acide fluorhydrique, de la cryolite, de l'aluminium ;
- comme fondant du carbure de calcium ;
- dans l'industrie de la céramique et du fer ;
- en thérapeutique pour les dents ;
- en ornementation pour les statues et les vases anciens (les balustrades, de l'orgue de Paris, sont en fluorine de Voltennes).



les CHEVANNES



Deux incidents :

Le train 4 est resté en détresse à 18 h 34 au km 18,4, par suite de rupture de la tige de piston et fond de cylindre côté gauche de la locomotive. Cette rupture s'est produite dans l'entaille de la clavette rendant toute marche impossible. Le mécanicien a fait demander une machine de secours. Ayant pu arriver jusqu'en gare d'Anost, il a attendu l'arrivée de cette machine de secours. Il est résulté un retard de 2 h 38 au départ de cette gare, arrivée à Château-Chinon PLM 22 h 39.

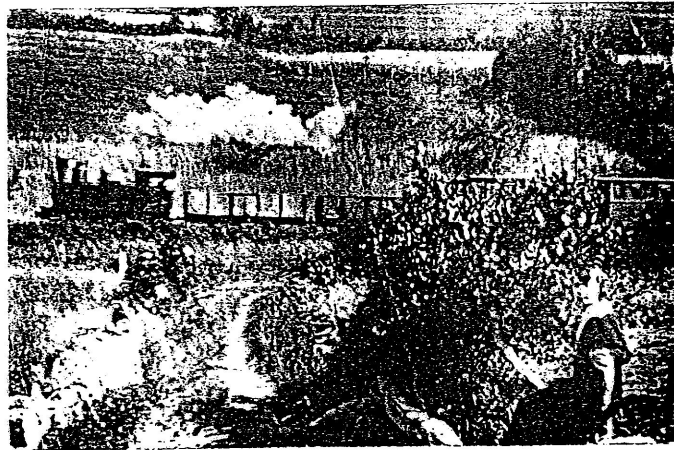
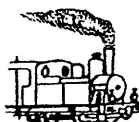
SL 3.6.25

Tamponné

Ces jours derniers, M. Louis Gey, dit Lemoine, vieillard de 79 ans, habitant au hameau des Chevannes, a été tamponné par le train au moment où il traversait imprudemment la ligne. M. Gey fut grièvement blessé à la tête, il se plaint de douleurs internes.

IM 27.7.11

VELÉE



L'arrêt ne se fit pas tout seul ! déjà demandé en 1898, à nouveau en 1901 (pétition des habitants de Velée du 13.3.01) et refusée, enfin en 1905 :

Par délibérations des 4.9 et 13.11.98, les conseils municipaux d'Anost et de Roussillon ont demandé qu'un arrêt soit établi à Velée. Une pétition a été adressée dans ce sens par les habitants de Velée le 19.12.98. Les concessionnaires de la ligne sont d'avis de ne pas satisfaire aux désirs des municipalités, le hameau du Chézet n'est pas plus éloigné de Vauxmignon que de Velée.

AM 98

Création d'un arrêt à Velée

Nous avons l'honneur de vous faire connaître les observations de la compagnie sur les rapports de MM. les ingénieurs du contrôle en date des 14 et 20.9.05 au sujet d'une demande d'établissement d'un arrêt au hameau de Velée situé entre les stations d'Anost-Vauxmignon et d'Athéz-Corcelles.

D'après l'instruction faite par notre service local sur cette demande, il résulte que la population du hameau de Velée est approximativement de 200 habitants et que 42 maisons sont agglomérées à proximité de la ligne ; mais une partie importante de cette population (les deux tiers d'après les dires des pétitionnaires) habiterait Paris, ce qui nous fait présumer que l'arrêt ne serait guère utilisé qu'au moment des vacances.

D'autre part, il y a lieu de considérer que ce projet, s'il est réalisé, portera à 8 le nombre d'arrêts facultatifs établis sur cette ligne et qu'il en résultera une cause de gêne pour l'exploitation, en raison de la condition de vitesse qui nous est imposée par le cahier des charges. Aussi, après un examen approfondi de la question, la compagnie estime ne pouvoir donner un avis favorable à la création de cet arrêt, qu'aux conditions expresses suivantes :

- que les frais d'établissement évalués suivant notre devis estimatif à 332,10 F seraient à la charge des intéressés ;

- qu'il serait accordé à tous les trains 2 mn (1 mn pour le stationnement et 1 mn pour le ralentissement au départ et à l'arrivée) en sus du maximum de temps accordé réglementairement, maximum qui est atteint par les horaires actuels.

AM 25.11.05

Le 9.3.06, le conseil municipal d'Anost vote une somme de 100 F pour construction de l'arrêt (à l'époque n'était pas en mesure d'acheter du terrain pour la construction d'un quai). Le 4.4, l'amicale des Morvandiaux de Paris, après souscription, avait envoyé un mandat de 232,75 F. Le 24.4.04, le conseil général donne son accord :

Halte de Velée

Votre commission a été saisie du vœu suivant :

"Les soussignés ont l'honneur de réclamer du conseil général la décision suivante :



"- considérant qu'à la session d'août 1905, le conseil général a émis le vœu qu'un arrêt facultatif soit établi à Velée, commune d'Anost, sur la ligne d'Autun à Château-Chinon ;

- considérant que la compagnie des chemins de fer de Saône-et-Loire a répondu qu'elle était disposée à donner satisfaction à ce vœu, mais à la condition que les intéressés prendraient à leur charge la dépense et qu'une prolongation de 2 mm serait autorisée pour la durée du parcours du train ;

- considérant que la somme demandée a été fournie tant par la commune d'Anost que par une souscription ouverte parmi la société des Morvandiaux de Saône-et-Loire en résidence à Paris ;

- considérant qu'il n'y a aucun inconvénient à permettre ce retard de 2 mm ;

"Les soussignés invitent le conseil général à autoriser M. le préfet à prescrire dès maintenant l'ouverture de cette halte ou arrêt facultatif".

Votre commission s'associe au désir exprimé par le vœu ci-dessus et invite M. le préfet à vouloir bien prescrire immédiatement à la compagnie des chemins de fer de Saône-et-Loire de vouloir bien établir l'arrêt facultatif au village de Velée.

AM 24.4.06

L'arrêt fut ouvert au public le 18.6.06.



A THEZ

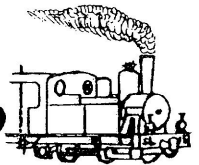


Un déraillement, dès le 16.9.00, entre Velée et Corcelles, au km 21,1, imputable, d'après le rapport de l'ingénieur en chef, à l'inexpérience du mécanicien, sans gravité.



Carrière des

CORVÉES



Si des essais de fabrication ont débuté à la fin de la guerre, l'exploitation elle-même et l'expédition des pavés ne commencèrent qu'en 1925, après l'installation complète de l'embranchement particulier. Tout fut terminé en 1934.



ESSAIS ET ACHAT DU TERRAIN

Les essais étaient faits sans autorisation le long de la ligne, donc sans sécurité :

J'ai constaté aujourd'hui que M. Pagani, dont j'ignore l'adresse, fait fabriquer, à titre d'essai, des pavés au rocher des Corvées, km 25,8 environ. Il a fait installer une petite voie Decauville trop près de la voie, et les blocs qu'il détache du massif viennent toucher et empêcher la circulation. Je n'ai eu aucune demande d'autorisation, ni été prévenu en aucune façon.

SL 8.6.20

Au sujet de l'exploitation des pavés au rocher des Corvées, je vous demande de mettre en demeure M. Pagani de se mettre totalement en dehors des emprises du chemin de fer sans délai ; vous dresserez procès-verbal s'il n'obtempère pas aux ordres donnés et, au besoin, démontez sa voie ou matériel occupant notre emprise afin d'éviter tout accident.

SL 10.6.20

En avril 1924, M. Peyroux prévoyait d'acheter les parcelles contenant le rocher et celles proches ; l'acte de vente fut enregistré le 17. 5.24, à Lucenay-l'Evêque :

M. Peyroux demande si vous voudrez bien lui communiquer le plan parcellaire, de la ligne, d'Athez-Corcelles à Arleuf seulement.

SL 14.4.24

M. Louis Peyroux a façonné, en 1917, avec l'autorisation de la famille Ravier et pour le compte de M. Pagani, quelques pavés au rocher des Corvées. Cet emplacement est le même qu'occupe actuellement M. Peyroux pour l'installation de sa carrière. Il est à préciser que la famille Ravier, ou du moins M. Billon-Ravier, l'un des héritiers, aura accordé à MM. Pagani/Peyroux l'autorisation d'exploiter sur ce terrain une concession pour l'exploitation et la fabrication de pavés. M. Peyroux dit avoir acquis par acte notarié et régulier, de cette famille un hectare de terrain, en bordure de la voie.

SL 10.5.25

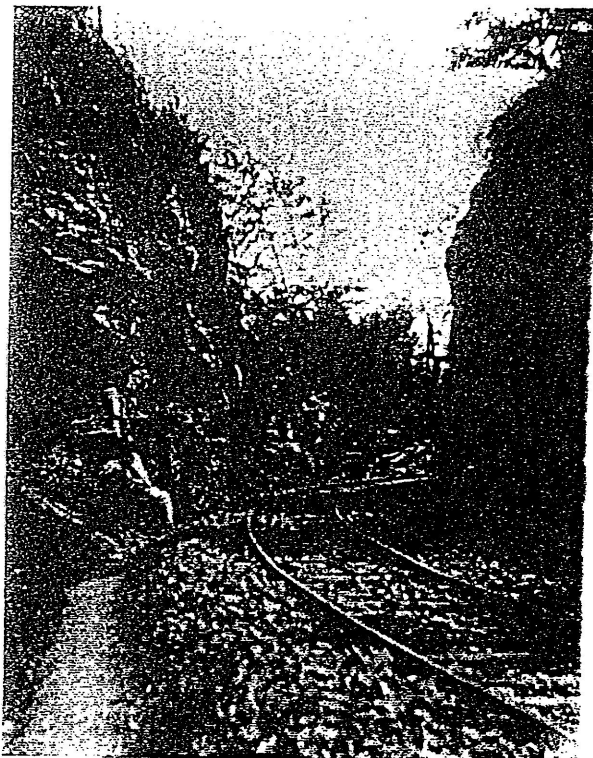
Acte de vente

Par-devant Me Duvernoy... Anost, soussigné, ont comparu :

- M. Simon Ravier, propriétaire, et Mme Anne Ravier, son épouse qu'il autorise, demeurant ensemble aux Pignots,
- Mme Jeanne Ravier, propriétaire demeurant aussi aux Pignots, veuve de M. Pierre Billon,

lesquels ont, par ces présentes, vendu, sous les garanties solitaires de tout trouble, dette, charge, éviction, surenchère et autre empêchement quelconque, à M. Joseph-Auguste Peyroux, ingénieur des travaux publics, demeurant à Arleuf, ici présent et acceptant,

une parcelle de bois, à prendre dans plus grande contenance, située commune d'Anost, lieu-dit "les Corvées" (section G n° 165), contenant 1 ha environ. La parcelle vendue a la forme de deux rectangles, dont l'un, longeant la voie du chemin de fer à gauche en allant à Château-Chinon, ayant 100 m de longueur, le long de la voie aboutissant au km 25,400, et 40 m de largeur, l'autre ayant 60 m de hauteur le long de la voie et à côté du rectangle précédent, et 100 m de base ; le tout s'entretenant, tenant du nord à la voie du chemin de fer, et de toutes autres parts au bois restant appartenir aux vendeurs, telle que la parcelle vendue est délimitée actuellement par des bornes plantées contrairement entre les parties et telles au surplus qu'elle s'étend pour suit et comporte sans réserve...



SERVITUDES

L'acquéreur jouira des servitudes actives et supportera les passives apparentes ou occultes, continues ou discontinues, qui peuvent exister au profit ou à la charge des immeubles vendus, à ses risques et périls, et sans que la présente clause puisse conférer à qui que ce soit plus de droits qu'il n'en aurait en vertu de titre régulier et non prescrit, ou de la loi, et aussi sans qu'elle puisse nuire au droit résultant en faveur de l'acquéreur de la loi du 23.3.1855. Il est stipulé ici que l'acquéreur et ses ayants-droit pourront passer sur les chemins du bois des Corvées pour se rendre au chantier ou à la carrière que l'acquéreur a l'intention d'ouvrir sur les terrains vendus et qu'ils auront le droit de puiser de l'eau dans la fontaine située à droite de la ligne en face la parcelle présentement vendue et dans le bois restant appartenir aux vendeurs; et, en outre, que, si l'exploitation de la dite carrière demandait une surface plus grande que celle présentement vendue, elle serait cédée au prix de 30 c/m² à première demande de l'acquéreur.

PRIX

La présente vente est, en outre, consentie et acceptée moyennant la somme de 3 000 F de prix principal, que l'acquéreur a payée directement, et sans la participation du notaire soussigné, aux vendeurs qui la reconnaissent et en donnent bonne et valable quittance...

14.5.24

INSTALLATION DE L'EMBRANCHEMENT ET ENTRETIEN



L'embranchement se précise en 1925 :

M. Peyroux nous demande, pour la fin de la semaine, un couplage, un wagon et un wagon plat, pour des transports à effectuer de la carrière des Blandins à son embranchement des Corvées, transport de matériel pour la constitution d'un embranchement au rocher des Corvées, dans le courant de février 25 : frais d'embranchement par wagon 4,20 F + 4 F par wagon manœuvré vide ou plein. Le matériel en rails, croisements, traverses et barraques, sera déposé sur cet emplacement, au moyen de trains spéciaux du service de la voie.

SL 11.2.25

Le traité passé entre les chemins de fer et M. Peyroux, pour l'établissement de l'embranchement, avait été enregistré le 15.4.25, également au chef-lieu de canton. Différend :

Les ouvriers de M. Peyroux se servent d'un lorry pour venir en gare d'Athéz-Corcelles chercher du matériel. A moins d'autorisation spéciale de la direction, nous ne pouvons autoriser que des personnes étrangères à la régie utilisent notre matériel et circulent ainsi sur les voies, avec les déclivités que vous connaissez.

SL 25.4.25

On relève des trains spéciaux de graviers venant de la carrière des Blandins à celle des pavés en juin. Prix de ces transports :

Prix

Par wagon - frais d'embranchement carrière des Blandins 4,20 F
- frais d'embranchement carrière des Corvées 4,20 F
8,40 F

+ tarif PV n° 4 appliqué à raison de 4,95 F/T (pour 14 km), soit un total de 960,95 F.

SL 6.25

Pose d'un autre croisement en 1927 : ordre avait été donné au chef cantonnier comptable (chef d'équipe principal) de prendre ses dispositions pour qu'elle ait lieu le 24.10 avec le concours de deux équipes.

Les redevances diverses et location de l'embranchement pour une année se montaient à 300 F en 1927, et à 350 F en 1932. L'entretien occasionnait des différends avec les chemins de fer :

Un wagon vide, posé à la carrière ce matin par train 2, a déraillé en cours de manœuvre par suite du mauvais état de vos voies. Veuillez faire toutes réparations utiles et me donner l'assurance que notre matériel pourra pénétrer dans votre embranchement sans risque d'accident. Les pierres sont aussi éparpillées et rendent la circulation dangereuse. Jusqu'à nouvel avis du chef cantonnier, je ne puis autoriser, ni la prise de wagons chargés, ni la pose de vides.

(Le wagon S 17 a déraillé de deux roues avant, à l'intérieur de la carrière des Corvées, au cours de manœuvre pour le poser vide sur cet embranchement. Les traverses qui supportent la voie de chargement et de manœuvre, ainsi que celles des croisements, ne sont pas bonnes. Des évaselements par tassement se produisent en maints endroits et les pierres roulent de tous côtés rendant les manœuvres dangereuses)

SL 29.9.28

Les manœuvres sur l'embranchement ne peuvent être faites que de jour ; si les chargements s'effectuent dans la journée de remise, deux wagons vides seront posés chaque jour (demande de 25 wagons fin septembre pour octobre).

SL 29.9.28

TARIFS



Les tarifs, pour Paris, n'accusaient qu'une très légère différence entre le transit par Château-Chinon ou celui par Autun, du fait de la longueur du trajet compensée par le profil de la voie difficile dans le sens Corcelles - Château-Chinon :

Prix du wagon 10 T pavés

<u>Direction Lyon</u>			
10 T pavés	SL 112,50	+	PLM 223,40 = 335,90
10 T bordures	112,50	+	287,20 = 399,70

<u>Direction Paris</u>			
10 T pavés	97,40	+	294,90 = 392,30
10 T bordures	97,40	+	435,10 = 532,50

Ces prix s'appliquent sur embranchement au km 25,5, frais de timbre, d'enregistrement, d'embranchement et de transbordement.

SL 4.5.24



par wagon 10 T sur Paris-Bercy

(droits d'embranchement compris)

- via Château-Chinon PLM	transport	26 km SL	97,85 F
		307 km PLM	349,05 F
			446,90 F
- via Autun	transport	32 km SL	112,60 F
		315 km PLM	353,65 F
			466,25 F

SL 24

- via Château-Chinon	PLM	transport	SL	241,50 F
			PLM	986,00 F
				<u>1 227,50 F</u>
- via Autun		transport	SL	211,60 F
			PLM	1 012,65 F
				<u>1 224,25 F</u>

SL 26

En 1927, les frais d'embranchement sont comptés pour 5,40 F par deux wagons SL à transborder dans un wagon PLM ; il était accordé une réduction de 3 % sur le tarif ordinaire. A la suite d'une demande de réduction de M. Peyroux :

M. Peyroux demande qu'il lui soit appliqué un prix ferme de la carrière des Corvées, km 25,360, à Arleuf 31,732 km, soit un kilométrage de 6,372 km. La solution, qui paraît la plus simple et qui ne semble soulever aucune difficulté avec d'autres expéditeurs pouvant prétendre à la même faveur, serait celle-ci :

Etendre, à la gare d'Arleuf, l'application du tarif spécial PV 7, mais sur une base différente, puisqu'il faut tenir compte du profil de la ligne qui nous fait supporter au km parcouru une dépense de combustible bien supérieure pour la même distance que dans le sens Autun. En fixant ce tarif à 3,50 F/T au lieu de 4,60 F qui découle du PV 4, et 0,60 de frais d'embranchement, soit 4,10 F au total, le coût de transport d'un wagon 10 T serait donc de 43,75 F au lieu de 55,10, soit bénéfice pour l'usager de 11,35 F par wagon, somme qui représente sensiblement les frais de chargement.

Le profil de la ligne est, sur une distance de plus de 4 km, extrêmement dur. Il en résulte donc qu'à charge de 20 T de pierres, la consommation en combustible de la locomotive se trouve augmentée de 10 briquettes, soit 100 kg en supplément au prix de revient de 20 F. Quant à la consommation supplémentaire en huile, je ne la connais pas.

Si le prix indiqué plus haut peut être accepté dans le but de ne pas gêner l'autre trafic sur cette partie de voie, il y aurait intérêt à stipuler que ces transports devront être effectués en période de morte-saison, c'est-à-dire de janvier à courant février, la prise de chargés et la prise de vides ne pouvant être faites que par les trains de jour 2 et 3.

SL 15.11.28

TONNAGES TRANSPORTÉS



Le trafic dépendait de la capacité de production des pavés taillés et de leur écoulement. Les pavés trouvaient acquéreurs dans la région, mais aussi jusqu'à Paris et la banlieue parisienne, pour paver les rues. Il s'expédiait aussi des pierres à bâtir.

Tonnages

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
janvier					17	101			80
février			291		12	79			
mars			109		61	44			
avril			29		33	98			
mai					35	43			
juin		120	73		121	62			
juillet		110	303	36			141	383	
août		214	166	92			2	+107	
septembre		170	162	33				+ 67	
octobre		60	121	295					
novembre	168	169	41	41					
décembre		80							

SL

	sur Autun ou autres gares départ d'Arleuf	sur Château-Chinon ou autres gares départ Corcelles
Juin		120
Juillet	20,23	90
Août	129	85
Septembre		170
Octobre	20	40
Novembre	168,73	
Décembre	80	
Janvier		
Février	271,65	20
Mars	79,12	30
Avril	29,47	
Mai		
	798,42 T	555 T
	1 353,42 T	

SL 25-26

Fin 1933, l'exploitation allait cesser: acte de vente par M. Peyroux au propriétaire précédent.

Entre les soussignés :

- M. Albert Peyroux, entrepreneur demeurant à Montreuil, agissant tant en son nom personnel qu'au nom et se portant fort pour sa mère, Marie-Eléonore Legrand, veuve de M. Auguste Peyroux, demeurant à la Charité-sur-Loire, d'une part ;

- M. Lazare Ravier (né du mariage de Simon Ravier avec Anne Ravier), cultivateur demeurant aux Pignots, époux de Mme Jeanne-Marguerite Alliot, d'autre part ;

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

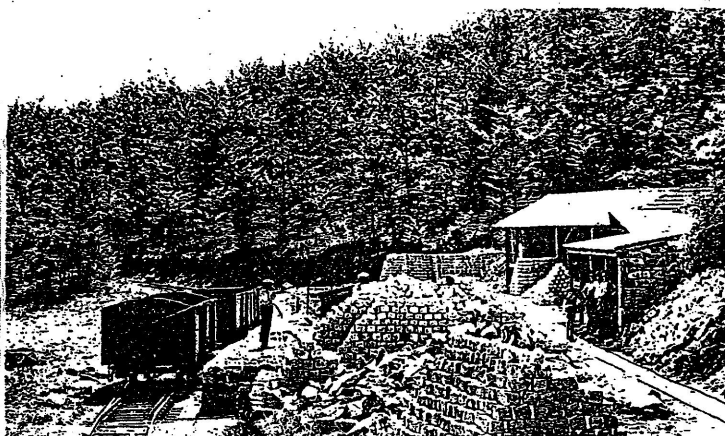
M. Albert Peyroux, es-qualités, vend par Les présentes, à M. Lazare Ravier qui accepte, deux parcelles de terrain en nature de bois, situées sur la commune d'Anost, lieu-dit "Les Corvées" et portées au cadastre de ladite commune sous le n° 165 p, section G. L'une de ces parcelles, d'une contenance de 16 a, est à prendre du côté du bois qui appartient déjà à M. Ravier, et a 70 m de longueur ; l'autre parcelle, d'une contenance de 4,15 a, est à prendre entre la ligne du chemin de fer économique de Saône-et-Loire d'Autun à Château-Chinon et celle de la carrière.

ORIGINE DE LA PROPRIÉTÉ

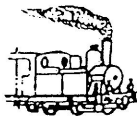
Les immeubles ci-dessus désignés appartiennent à M. Albert Peyroux et à Mme Vve Peyroux, comme dépendant de la communauté de biens ayant existé entre M. Joseph-Auguste Peyroux, décédé à Château-Chinon le 26.11.33 et Mme Marie-Eléonore Legrand, sa veuve. M. Peyroux en était propriétaire pour les avoir acquis de M. Simon Ravier et Mme Jeanne Ravier.

La présente vente a lieu aux conditions ci-après : l'acquéreur sera propriétaire des immeubles vendus à compter du 1.1.34. Il prendra les biens dans l'état où ils se trouveront sans recours contre Les vendeurs. En outre, ladite vente est consentie et acceptée moyennant le prix de 100 F.

26.12.33



7. CORCELLES — Chautier de pavés, à la carrière



+ FABRICATION DES PAVÉS

Au plus fort de son exploitation, la carrière des Corvées employait une quinzaine d'ouvriers :

- Un CHEF DE CHANTIER, mineur et forgeron, "faisait le découvert" de la dynamite (poudre noire) dans le rocher même et affûtait les outils.

- 5 ou 6 DÉBITEURS TRANCHEURS débitaient les blocs de rocher tombés de terre en blocs plus réguliers, d'un format multiple de celui des pavés. Pour cela, ils creusaient dans le bloc deux trous avec un "pointroi" (sorte de burin, pic pour faire les mortaises), qui reliait entre eux et continuait jusqu'au bord du bloc avec un coin, allaient permettre une cassure nette. Chaque bloc avait un maximum de 60 X 28 X 16 cm.

- 5 ou 6 ÉPINCÉURS débitaient ces blocs en 2-3-4 ou 6 pavés suivant les dimensions des blocs et des pavés pouvant être obtenus. Ils aménageaient, dans les blocs, une fente suivant le sens de la cassure avec un "testu" (sorte de gouge), les retournaient et, avec une masse, les fendaient net. S'ils devaient reprendre le pavé sur les bords, ils posaient le pavé sur un tonneau rempli de cailloux et se servaient d'une "massette" (sorte de marteau carré). Au fur et à mesure qu'ils finissaient des pavés, ils les alignaient pour former des pyramides où il était facile de les compter. Les épinceurs travaillaient en dehors de la carrière proprement dite, dans deux cabanes, ouvertes à tous vents (pour éviter les coups de mine).

- 3 ou 4 MANŒUVRES apportaient les pierres aux épinceurs, déblayaient au fur et à mesure et chargeaient les wagons à l'aide d'un wagonnet. Au début du remplissage, le wagonnet était monté dans le wagon pour culbutter les pierres, travail fait à la main pour terminer le wagon.

Le pavé le plus courant mesurait 14 X 20 X 16 cm. Le "bottisse" ou "boutisse", utilisé pour les bords de trottoirs, représentait une fois et demie ce pavé ; il avait une longueur de 30 cm (14 X 30 X 16). Si le pavé ne pouvait pas avoir une hauteur de 16 cm, il était descendu jusqu'à 14 cm pour obtenir le "calet" (14 X 20 X 14). Inversement, s'il n'avait que 12 cm de largeur, c'était le "douze" (12 X 18 X 16). Le "bâtard" avait une épaisseur sensiblement égale à 10 cm (14 X 20 X 10). Les pavés avaient une forme légèrement tronquée : un peu plus grands à la base.

Entre les coups de mine, le chef de chantier forgeait les outils. Il les réappointait, les affûtait en les trempant à l'eau pour les coins, pointrois, massettes, testus, et au suif de mouton pour les burins. Les massettes étaient changées quand, longues de 18 cm de départ, elles avaient diminué jusqu'à 12 cm.

Chaque épinceur dépendait de son débiteur et chaque débiteur devait faciliter le travail de son épinceur. Tous les deux devaient former une équipe unie, car ils touchaient la même paie. Par pavé fini, l'équipe recevait 40 c, ce qui faisait 20 c pour chacun, et les salaires individuels pouvaient osciller entre 30 et 40 F par jour, ce qui représente entre 150 et 200 pavés. Un ouvrier de Corcelles a été en même temps débiteur et épinceur (sa femme a tenu un temps l'hôtel). Les manoeuvres étaient payés 3 F de l'heure (prix de 1930).

Les ouvriers travaillaient 8 h par jour, du lundi au samedi (dès 7 h le matin en été, 8 h en hiver). Quelquefois, il arrivait qu'un ou deux manoeuvres travaillent le dimanche pour charger des wagons qui devaient être pris au premier train le lundi matin. Les conditions de travail étaient très difficiles, il fallait travailler par tous les temps et les assurances sociales n'étaient pas obligatoires. Le commandant de la carrière, M. Peyroux, habitait à Arleuf et se rendait les après-midis à la carrière avec Le Tacot.

Les ouvriers, surtout des Italiens, demeuraient dans les hameaux proches des Corvées, Corcelles, Athéz, les Pasquelins, Bussy. Il existait un petit dortoir à Corcelles, un peu au-dessus de l'hôtel, en même temps que la "cantine" tenue au début par la femme d'un ouvrier. Cette "cantine", qui se trouvait un peu en amont, le long de la ligne, à près d'un kilomètre de la carrière (il y avait une halte), était construite en bois, mais l'intérieur était très coquet, et elle comprenait une cuisine, une salle à manger, une chambre et un dortoir.

Vers 1929, par suite de l'absence du chef de chantier, victime d'un accident, et par manque d'ouvriers, la carrière avait fermé un mois, le commandant était allé chercher du personnel dans la Creuse à Guéret. Mais, vers 1932-33, la bonne pierre se raréfiait, il était expédié plus de pierres brutes que de pavés confectionnés, et la fin de l'exploitation n'était pas loin.

Brûlures graves

L'ouvrier italien, Del Negro Valentino, manoeuvre au service de M. Peyroux, exploitant de carrière aux Corvées, commune d'Anost, était occupé à la réparation d'un moteur actionnant un compresseur. Alors qu'il allait arrêter le moteur, une certaine quantité de poudre qu'il tenait sous le bras s'enflamma et le brûla grièvement à l'avant-bras gauche, à une partie de l'avant-bras droit, à la face et au cou. Il a été immédiatement dirigé sur l'hôpital de Château-Chinon.

IM 18.9.29



FRAGNY

Lettre adressée au préfet par la compagnie des CFIL de Saône-et-Loire :

Projet d'embranchement à Fragny km 27,3 et d'arrêt facultatif

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation un projet d'embranchement particulier et d'arrêt facultatif pour faciliter l'exploitation de la forêt de Fragny.

L'installation à prévoir comprendrait une voie d'embranchement de 153,50 m de longueur raccordée à une voie en demi-ligne se reliant à la voie principale aux km 27,31170 et 27,39438. Les extraits de la lettre de notre chef de l'exploitation expliquent les raisons et l'intérêt très réel qui s'attachent à la réalisation du projet :

"... Au cours de ma tournée du 25 courant sur la ligne d'Autun à Château-Chinon, j'ai vu les propriétaires des bois de Fragny, ils sont tous d'accord sur l'embranchement projeté au km 27,30070, suivant les dispositions mêmes du projet que je vous ai adressé le 23. Dans l'intérêt de la compagnie et si nous voulons qu'à partir de 1907, tous les bois de Fragny soient transportés par notre ligne, cet embranchement devra être construit le plus tôt possible, car il convient de tenir compte que les propriétaires de bois prennent leurs dispositions et concluent leurs marchés dès la 1^{re} quinzaine de novembre pour les bois à exploiter pendant l'hiver et à expédier au cours de l'année suivante ; dans ces marchés, il est convenu que les bois de cette région sont vendus à livrer, soit en gare d'Arleuf, soit pour la plus grande partie au Pont-Charrot.

"Dans ces conditions, pour que, dans les marchés à conclure au mois de novembre prochain, il soit bien spécifié que les bois de Fragny seront vendus livrables à l'embranchement, il convient que cet embranchement soit construit dès maintenant, afin que les intéressés soient certains de pouvoir l'utiliser ; dans le cas contraire, il existerait un doute et les marchés seraient conclus suivant les conditions des années précédentes.

"D'autre part, cet embranchement aura pour la compagnie un autre avantage très grand. En effet, actuellement, à notre gare d'Arleuf, l'excédent loué à M. Lecœur et l'excédent faisant suite à la cour de la gare (côté Château-Chinon) sont complètement occupés par des bois entreposés par nos expéditeurs et même certains les conduisent encore au port du Pont-Charrot par suite du manque de place à cette gare ; la quantité de bois déposée en gare d'Arleuf peut être évaluée à environ 50 wagons.

"Il est à remarquer aussi que le commerce des bois s'effectue dans les conditions spéciales, que ces bois seront amenés par le propriétaire, soit dans une gare, soit dans un port, où ils sont arrivés convenablement pour en permettre la réception par l'acheteur ; l'expédition n'est effectuée qu'après cette formalité, ce qui explique que tous les terrains disponibles dans notre gare d'Arleuf et dans les ports sont complètement occupés par les bois.

"L'établissement d'un embranchement à Fragny aura donc l'avantage d'éviter l'encombrement à la gare d'Arleuf, qui sera seulement utilisée pour les bois les plus rapprochés de celle-ci et d'augmenter dans une large proportion notre trafic, puisque la plus grande partie des bois de cette région est expédiée actuellement au port du Pont-Charrot... Si la construction de l'embranchement est achevée au plus tard le 15 septembre prochain, il est probable qu'il sera immédiatement utilisé pour l'expédition des bois qui n'auront pu être transportés à cette date en gare d'Arleuf.



"Afin de donner plus de facilités aux propriétaires des bois de Fragny, ainsi qu'à leurs ouvriers qui habitent tous à Arleuf ou aux Malpennes, et aux marchands de bois venant faire les réceptions sur place, la compagnie devra créer à cet embranchement un arrêt facultatif provisoire qui cesserait de fonctionner dès que l'embranchement lui-même n'aurait plus d'utilité, éventualité qui ne se produira pas, très probablement.

"Par lettre séparée sur l'installation d'un pont roulant en gare d'Autun, j'indique les avantages que ce nouveau mode, par chemin de fer, des bois de cette région, va créer pour le trafic, et l'utilité de rechercher d'autre part comment nos agents de la gare d'Autun pourront faire leur transbordement rapidement dans cette gare, ce qui ne peut se faire avec les installations difficiles dont nous disposons ; la gare de Château-Chinon PLM ayant, d'autre part, les installations nécessaires pour cela".

Nous vous soumettrons, dans le plus bref délai possible, les propositions auxquelles il est fait allusion dans le paragraphe précédent et qui forment le corollaire indispensable de l'établissement de l'embranchement de Fragny. Mais pour revenir audit embranchement, nous nous permettons d'insister :

- sur ce que la compagnie ne sollicite aucun concours financier du département ni de la commune ;

- sur la nécessité d'ouvrir cet embranchement le 15 septembre si on veut que les marchands de bois puissent en tenir compte dans leurs prochains contrats et que le trafic qui doit en résulter nous soit assuré dès cet hiver, ce qui est fort important ;

- enfin, que nous soumettrons aussitôt que possible le traité qui se prépare avec les propriétaires du terrain sur lequel l'embranchement sera établi.

D'après les estimations très serrées de notre chef de l'exploitation, il résulte que le tonnage à espérer de l'embranchement ne sera pas inférieur à 9 000 T. En raison de l'appoint important de trafic que la création de cet embranchement apportera au trafic de la ligne, nous nous permettons d'espérer qu'en raison de l'urgence, vous voudrez bien autoriser, le plus tôt possible, la réalisation du projet, aussi bien en ce qui concerne l'embranchement que relativement à l'arrêt.

AM 31.7.06

Les travaux d'établissement, de l'embranchement de Fragny, seront totalement achevés dans quelques jours et l'arrêt facultatif établi à ce point pourra être livré à l'exploitation aussitôt après.

AM 6.10.06

Autorisation pour ouvrir l'arrêt de Fragny aux expéditions pour faciliter l'exploitation des forêts.

AM 3.08

Ce n'est pas rapide !

Quelques incidents :

Un incendie de bois en bordure de la voie à Fragny a eu lieu le 1.7 après le passage du train 302. Tout laisse supposer après l'enquête qu'une flamme est tombée dans les broussailles sèches et y a communiqué le feu qui s'est étendu très rapidement par suite du vent qui soufflait et des branchages secs déposés un peu partout.

SL 10.7.18

Par suite de l'abondance de neige poussée toute la nuit par une violente tempête, le train 1 de ce jour a été bloqué après la gare d'Arleuf deux heures environ. Ce train est parvenu à Autun à 9 h 24.

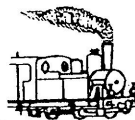
SL 1.3.24

M. Gey, bois à Bussy

Les agents du train de ce jour me rapportent que les bûlons du taquet côté Autun de l'embranchement de Fragny avaient été dévisés, ce qui permet de baisser le taquet et d'engager les wagons au-delà de la limite permise. Ces mêmes agents ont constaté en outre que le cadenas de l'aiguille, côté Château-Chinon, avait été ouvert et le wagon chargé engagé sur cette aiguille. J'ai le regret de vous informer que, si pareil fait venait à se reproduire, nous nous verrions contraints à cesser toute mise de wagons sur ledit embranchement et dresser procès-verbal contre vos charretiers, et vous seriez rendu de ce fait civilement responsable du dérangement dans les appareils de voie.

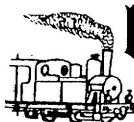
SL 27.7.27

les MALPENNES



L'ingénieur en chef avait été d'accord pour l'installation d'un abri pour voyageurs aux arrêts des Malpennes et des Blandins, au prix de 312 F ?

les BLANDINS



En plus de la halte, un embranchement avait été réservé à un marchand de bois d'Arleuf :

Embranchement des Blandins

Embranchement construit aux conditions du tarif spécial PV n° 29 pour les transports de bois de M. Defossefont, lequel a versé une somme de 50 F pour frais d'embranchement. Cette installation doit être réservée uniquement aux transports de l'embranchement. Il y a lieu de refuser toutes expéditions présentées par un négociant autre que M. Defossefont.

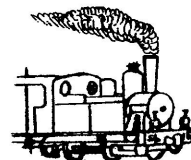
SL 17.5.15

Un accident :

Une dame habitant aux Blandins, pour une cause mal définie encore, le train 2 venant d'Arleuf, dans lequel elle avait pris place, ne s'étant pas arrêté à cet arrêt, n'a pas hésité et a sauté du train en marche. Accident peu grave, à 10 h 16. Ni la gare, ni la voyageuse n'avaient prévenu les agents du train de son intention de descendre à cet arrêt. Le train ayant ralenti quelque peu, cette personne n'a pas hésité à sauter à terre. Embarassée des deux mains de paquets, elle est tombée assez violemment, la face contre terre au milieu de la chaussée. Les agents l'ayant vue sauter, ont pu faire arrêter le train de suite et ont relevé cette dame qui saignait abondamment du nez. Après lavage de la face, ils ont constaté qu'elle ne portait qu'une blessure à la joue droite. La chute s'est produite à 2 m de la voie et à 32 m de l'axe de l'abri côté Château-Chinon, en plein sur la chaussée piénière, alors qu'avant et après il se trouve un tertre de gazon.

SL 6.7.23

Carrière des Blandins



ARLEUF - Vue sur les carrières des Blandins



En remontant le ruisseau de la Motte, "le talus droit de la route est constitué d'éboulis. Escaladés, on accède à un "canyon" taillé dans les mylonites qu'empruntait le Tacot. L'ancienne carrière qui le jouxte est en forme de cirque".

Le rocher des Blandins était situé le long de la voie de chemin de fer. Pour secondaire qu'elle soit, cette ligne avait intéressé un carrier de la Côte-d'Or, M. Pagani, dès la guerre de 14-18 :

Ce M. Pagani est un brasseur d'affaires, exploitant des carrières à Comblanchien et autres lieux. Il s'est rendu acquéreur en 1918 du terrain sur lequel sont bâtis le concasseur et le local des machines.

SL

Les matériaux extraits n'étant que des graviers et des gravillons, la carrière fut exploitée pour les besoins des Ponts et Chaussées de la Nièvre. M. Peyroux en prit la direction. Une coopération dut s'établir entre les ponts et chaussées, la carrière et la ligne d'intérêt local, coopération qui n'allait pas toujours sans mal, d'autant que le personnel de la carrière était composé de détenus gardés par des militaires. Les tonnages produits et expédiés furent énormes pendant les 6-7 ans d'exploitation.



INSTALLATIONS AUX BLANDINS

Le 25.7.15 il existe déjà un embranchement aux Blandins, et plus tard il est question d'un second embranchement. Le premier courrier date de 1916 :

Une note de Paris, émanant du service des ponts et chaussées, annonçait l'envoi prochainement d'un concasseur de 200 T pour la future carrière des Blandins. Dimensions : 1 m de longueur, 1,60 m de largeur, 1,30 m environ de hauteur.

SL 11.12.16

Il fallut organiser d'abord le transport d'ouvriers, de matériel, de vivres et provisions :

M. l'ingénieur des ponts et chaussées est venu me soumettre comment le règlement des transports qui seraient faits pour le compte de l'administration pourra être fait. Il conviendrait qu'il y ait entente à ce sujet avec M. l'ingénieur en chef de notre compagnie. Le service des ponts et chaussées, n'ayant pas les fonds nécessaires pour payer chaque expédition, paierait chaque mois.

SL 23.3.17

Le matériel fut transporté dès mai 1917, une locomotive de 10 T fut mise à la disposition de la carrière. L'acheminement de 20 détenus et 8 gardiens eut lieu le 30.7.17. La carrière dut se munir d'un poste téléphonique et

... Etant donné que vos trains circuleront nécessairement la nuit, vous voudrez bien vous procurer les signaux réglementaires : disques, lanternes, drapeaux rouge et vert.

SL 11.10.17

INSTALLATIONS À CHÂTEAU - CHINON PLM



Pour assurer les débouchés des matériaux, il fallut aménager spécialement les voies d'échange (estocade) à la gare PLM, et le personnel de la carrière nécessaire aux travaux de l'estocade dut être transporté de Fâchin à Château-Chinon.

- TRANSPORT DU PERSONNEL DE LA CARRIÈRE

Horaire des trains pairs et impairs

qui ont eu l'approbation préfectorale

M. l'ingénieur en chef Pigache, chef du contrôle, autorise à faire circuler provisoirement les trains qui vous sont nécessaires au transport des travailleurs entre Fâchin et Château-Chinon PLM et vice versa. Ainsi qu'il a été convenu le 28.9, la compagnie mettra à votre disposition, pour le transport des travailleurs, une voiture et un fourgon que vous ferez aménager de bancs si vous le jugez utile, étant entendu que ces deux véhicules vous seront facturés aux termes des arrangements entre l'ingénieur en chef et M. le directeur.

Comme il convient de respecter les propositions faites par notre compagnie à M. l'ingénieur en chef en date du 6.8.17 : "aux termes de nos règlements d'exploitation, tous les trains, même de matériel, doivent être accompagnés d'un chef de train", il apparaît difficile que l'agent spécial de la voie unique puisse assurer le croisement des trains de l'exploitation avec ceux de l'entreprise, s'il n'y a pas un chef de transport pour accompagner ceux-ci. Dans ces conditions, il conviendra que vous preniez dès lors vos dispositions pour choisir, parmi le personnel militaire de surveillance qui accompagnera les détenus militaires, un ou deux chefs de transport à qui vous remettrez les instructions et règlements en vigueur de la compagnie. Si cette proposition était irréalisable, vous voudrez bien prendre les mesures utiles pour qu'un chef de train responsable soit désigné par vous pour accompagner ces trains.

Indépendamment d'une consigne spéciale qui est à l'impression et qui sera remise sous peu, je vous adresse ci-inclus :

- règlement général d'exploitation,
- loi et décret sur la police et l'exploitation.

... là où les chefs de train que vous désignerez devront se conformer strictement aux prescriptions du règlement général d'exploitation :

- les signaux,
- la circulation des trains,
- service des conducteurs de train,
- service des mécaniciens et chauffeurs.

Ainsi qu'il est dit dans la consigne spéciale, vous voudrez bien me faire connaître, par note au moins 24 h à l'avance, les numéros des trains que vous proposerez de faire circuler sur la voie. La marche de ces trains devra se rapprocher le plus possible de l'horaire. D'autre part, quand la compagnie aura à faire circuler sur le canton les trains prévus à l'horaire n° 402-3-4-5 pour notre service d'exploitation, vous en serez informé par mes soins au moins 24 h à l'avance.

SL 6.10.17

La machine ne devait sortir de Château-Chinon PLM qu'après les instructions demandées. Or, le 10.10, cette machine est partie, contrairement aux ordres du chef de gare PLM, et il m'a été rendu compte qu'elle est restée en détresse en plusieurs endroits sans qu'il m'en soit rendu compte. Je ne peux assumer la responsabilité de la circulation en vous laissant tout entière cette responsabilité, car aucune des prescriptions du règlement général d'exploitation, même les plus élémentaires, ne sont appliquées par votre personnel. La sécurité des trains devenait douteuse. Aucune annonce n'a été faite aux gares, pas plus que les notifications ont été faites aux gares, aux trains et au service de la voie. Le soir, la locomotive a été garée à la halte de Vermeux, ne pouvant rentrer à Château-Chinon.

... la locomotive est sortie de Château-Chinon PLM le 9 ; n'ayant pu rentrer le même jour, elle s'est garée à Vermeux et parvenue le 10 à Château-Chinon PLM... Les trains ouvriers ont commencé à circuler le 17.10 après entente, et après l'aller et retour dans cette journée, n'ont pu continuer le lendemain par suite d'avarie à la locomotive. Ils ont été repris le 22 et au jourd'hui 23.

SL 11.10.17

Le chef de gare de Château-Chinon PLM m'informe que le train n° 510 des 28.1 et jours suivants, n'était pas rentré à Château-Chinon PLM. Malgré toutes les instructions données jusqu'à ce jour au personnel des trains ouvriers, concernant la circulation, il est regrettable de voir de quelle façon ces agents commettent aussi fréquemment des infractions au règlement et aux horaires en vigueur. La plus élémentaire prudence exigerait au moins que, en cas d'avarie au matériel roulant, je sois prévenu pour me permettre de faire le nécessaire auprès des ga-

res ou des trains réguliers, et apporter les modifications en cas de nécessité absolue s'il y a lieu. Vous conviendrez aisément que, dans ces conditions, je ne puis assurer la responsabilité de la circulation sur ce canton si, par suite du bon ou mauvais vouloir d'un chef de chantier, les trains s'arrêtent à une gare ou peut-être même en pleine voie sans autre avis.

SL 31.1.18

A VRIL 1918
- trains ouvriers 82 trains X 6 F..... 492 F
- location de deux voitures 30 jours X 5 F..... 150 F
842 F

JUIN 1918
- trains ouvriers 35 trains X 6 F..... 210 F
- location de deux voitures 30 jours X 5 F..... 150 F
360 F

SL

- HORAIRE DES TRAINS SPÉCIAUX D'OUVRIERS

M. Cortet, régisseur de la carrière des Blandins, suivant l'horaire remis, ne pouvait suivre l'horaire prévu des trains spéciaux 501-502 pour le transport des travailleurs de Fâchin à Château-Chinon PLM. Pour profiter de la journée pleine, il demande que cet horaire soit modifié ou qu'on l'autorise à partir avec la machine de Château-Chinon PLM vers 5 h 20 (train 501) et de porter le départ du train 502 de 6 à 7 h, suivant les saisons. L'avance du train 501 est nécessaire pour que le personnel, sauf un mécanicien et un chef de train, réside avec leur famille à Château-Chinon. La machine retournant le soir à Château-Chinon PLM, emprunterait l'horaire du train 510, le retour des travailleurs, la journée finie, s'opérant par train spécial 509. La question des chefs de train paraît être réglée, M. Cortet ayant désigné un chef de chantier sérieux, au cougnt des transports.

SL 9.10.17

Horaires des trains

mis à la disposition, sous réserve que les frais de péage seront régularisés par la suite entre votre service et la compagnie, la machine isolée devant être comprise comme train

train 501	Château-Chinon PLM	5 h 15	Fâchin	5 h 59
train 502		7 h		6 h 10
trains 509/510 (non modifiés)				
train 509 pour ramener les travailleurs à Fâchin				
train 510 pour retour de la locomotive à Château-Chinon				

SL 15.10.17

La demande d'un abri à construire contre le hall de la gare de Château-Chinon PLM ne reçut pas l'adhésion du chef de gare principal d'Autun et, à la connaissance de la réponse du directeur à Mâcon, la requête fut abandonnée :

La demande est motivée pour installation de cuisine, forge, etc. Le terrain des gares ne semble pas destiné à cet usage.

Indépendamment des risques d'incendie que peuvent toujours occasionner des installations de ce genre, il y a toujours la raison qui prime tout. L'expérience a montré que le voisinage de reclus n'a rien d'attrayant. Les vols de toute nature qui ont lieu à chaque instant, soit chez les particuliers, soit même dans nos gares (deux oies vivantes ont été dérobées dans une même nuit à la gare de Fâchin), ne laissent aucun doute sur l'immoralité de ces individus. Si l'installation de cuisines est permise dans l'enceinte de la gare, il résultera que ces militaires mangeront à proximité ou dans les voitures qui les transportent et, après le repas terminé, se disperseront un peu partout et sans surveillance. Les colis, non remis à PLM ou dans les fourgons, peuvent disparaître et nous serons tenus de rembourser le montant de la valeur.

M. Guilly a déjà protesté à cet égard et s'est plaint à son inspection que les prisonniers circulent dans sa gare et que des colis y ont disparu. Il a demandé qu'on ne les autorise plus à circuler ainsi librement. Les installations faites, lorsque les transbordements de matériaux auront lieu, ce sera toujours la même insécurité. La construction d'un abri sur le chantier même a mieux sa raison d'être que dans l'intérieur d'une gare.

SL 7.11.17

Il fut mis à la disposition de la carrière :

... une machine et quatre plates-formes pour le transport de 150 T environ de pierres à bâtir de la carrière des Blandins, sur les lieux des travaux d'embranchement de Château-Chinon PLM. Cette pierre doit servir à faire les murs de soutènement. Le chargement sera fait en pleine voie.

SL 9.11.17

Pour ce transport, il fut précisé que :

La proposition de la compagnie, du 8.8.17, acceptée par M. Mayer, en ce qui concerne notamment les transports commerciaux, spécifie que tous les transports, autres que ceux de la carrière (pierre cavée), seraient payés à la compagnie au tarif commercial. Transport des 150 T facturé au tarif commercial d'Arleuf à Château-Chinon PLM, soit 2,10 F/T.

SL 8.17

RÈGLEMENTATION IMPOSÉE À LA CARRIÈRE



En plus de celle concernant le transport des ouvriers, bien d'autres accords eurent lieu entre la compagnie et la carrière : sur la visite des aiguilles :

À la suite d'une entente entre les services du contrôle de la carrière et la compagnie, il a été décidé que la visite des aiguilles de soudure ne pourra excéder une heure de poseur et qu'elle n'aurait lieu que du 1.9 au 31.6, c'est-à-dire qu'elle est supprimée en été, où le train franchit ces aiguilles de jour, et à raison de 10 km à l'heure, comme il est prescrit par la consigne spéciale.

SL 26.6.20

En 1920, M. Peyroux demanda la reprise des transports sur Château-Chinon et la remise en service de l'embranchement à proximité de cette gare :

Votre lettre demandant la reprise des transports sur Château-Chinon PLM et la remise en service de l'embranchement à proximité de cette gare... Le rapport du contrôle, relatif à l'accident Chaudel et autres l'ayant précédé, mettait comme condition à la continuation des transports des produits de la carrière des Blandins, l'acceptation du traité d'embranchement afin que les conditions d'exploitation soient faites en concordance des stipulations précises qui ont été adoptées sur place, dans la réunion administrative du 21.6.20. Or nous n'avons pas reçu ce traité. Dans ces conditions, nous vous avisons qu'il nous sera impossible de reprendre les transports avant la signature de ce traité. C'est du reste pour cette raison qu'il ne nous appartient pas, non plus, d'apporter une modification à notre voie pour donner satisfaction aux modifications que vous désirez apporter aux voies de déchargement à l'embranchement de transbordement de Château-Chinon PLM. Dans l'état actuel de la question, cette demande doit être autorisée par le service de notre contrôle.

SL 7.10.20

à la suite de quoi fut signé un traité :

T R A I T É

réglant l'établissement et l'usage des embranchements particuliers desservant la carrière des Blandins au km 35,73234, ainsi que l'installation de transbordement sur PLM à Château-Chinon et toutes installations pour la création de dépôts de matériaux en provenance de la carrière

Entre

- M. Eust, ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de La Nièvre, à Nevers, agissant au nom de l'Etat, d'une part ;

- la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire, représentée par M. Camille Sapin, administrateur - délégué dûment autorisé par délibération du conseil d'administration en date du 16.4.18, d'autre part ;



La gare est occupée aujourd'hui par des bureaux dépendant du Ministère de l'équipement et du logement. Des bâtiments ont été ajoutés. La voie a été plantée d'arbres et un parking enlaidit l'emplacement entre la gare et la maison bourgeoise du faubourg de Volin.



Les voyageurs qui devaient prendre une correspondance pour Tammay-en-Bazois restaient dans le Tacot qui les transportait jusqu'à la gare P. L. M.

4. — CHATEAU-CHINON. — Restes d'une Tour du vieux Château et panorama sur la Gare P.-L.-M.



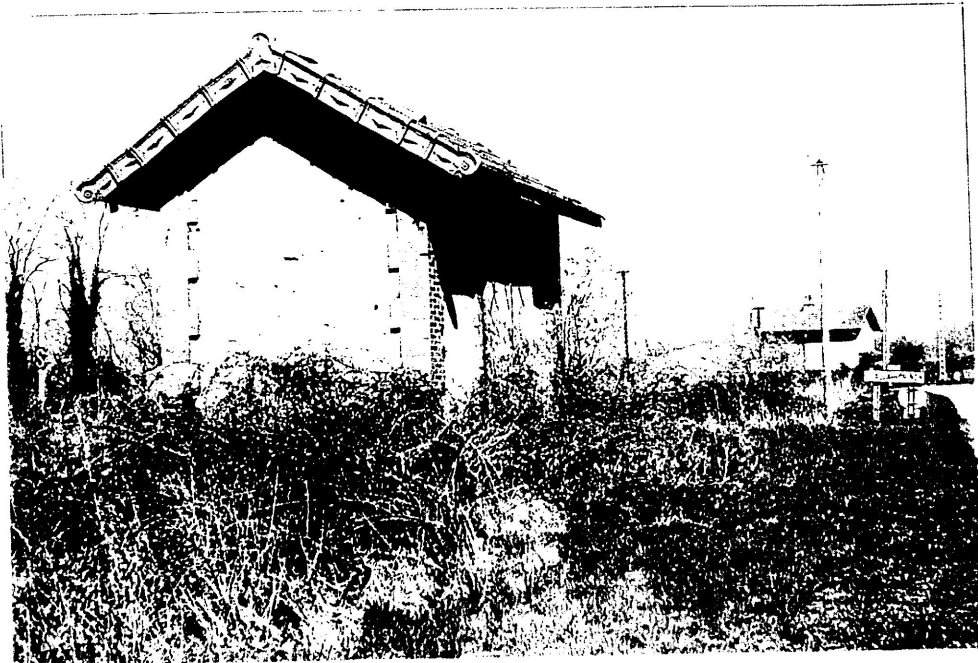
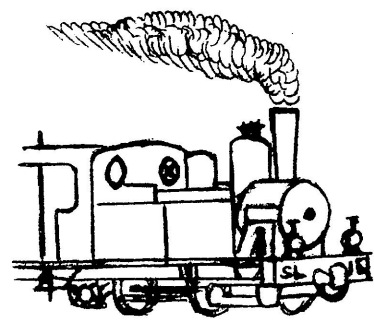
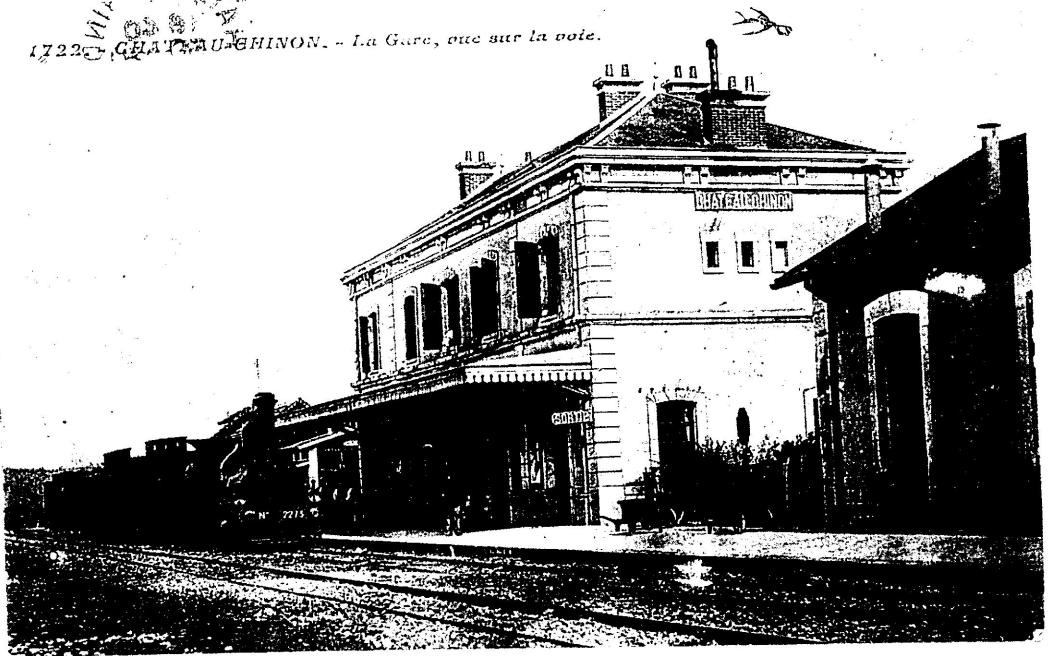
au

terminus

Cette gare était construite sur l'autre versant de la montagne du calvaire.

1722 CHATEAU-CHINON. - La Gare, vue sur la voie.

Au premier plan, la lampisterie de la gare P. L. M. Derrière, invisible ici, existait un bâtiment pour les voyageurs du Tacot. La ligne de ce dernier se terminait entre ce bâtiment et celui des "cabinets", visible juste à côté de la locomotive. Au-delà, le double toit, entrevu au-dessus de la locomotive, était celui d'un hangar à marchandises dépendant du Tacot. On apercevait le même genre en face de la gare de Corcelles.



Cette petite construction devait servir au Tacot : angles des murs et entourages des ouvertures, en petites briques, semblables à celles des gares de la ligne.

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

Art. 1 - ÉTABLISSEMENT DES INSTALLATIONS

Le service de la carrière des Blandins est autorisé, sous réserve de l'approbation de M. le préfet de Saône-et-Loire, à maintenir les installations existantes telles qu'elles sont définies au procès-verbal de constat en date du 21.6.20 annexé au présent traité.

Art. 2 - ATTRIBUTION DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT

Les dépenses de toute nature faites ou à faire à toute époque pour l'établissement, la modification, l'extension ou, au besoin, la suppression de tout ou partie des installations visées à l'art. 1er, sont entièrement à la charge du service de la carrière qui aura à provisionner les fonds nécessaires préalablement à l'exécution des travaux.

Art. 3 - REMBOURSEMENT DES DÉPENSES FAITES PAR LA COMPAGNIE SL

Les dépenses réellement faites par la compagnie SL aux frais de la carrière pour la réalisation des travaux dont elle assurera l'exécution, ainsi que pour la surveillance des travaux laissés aux soins de la carrière, seront payées à la compagnie SL sur facture avec une majoration de 15 % pour frais généraux.

Art. 4 - REDEVANCES POUR LOCATION ET ENTRETIEN DES INSTALLATIONS

La compagnie entretiendra elle-même, mais aux frais du service de la carrière, les appareils de soudure avec la voie principale. Le service de la carrière paiera, d'avance, à la compagnie SL, tant que subsisteront les raccordements faits ou à faire :

- pour l'entretien, le renouvellement, le graissage des appareils de soudure avec la voie principale, une redevance annuelle et forfaitaire de 150 F par appareil ;
- pour la location de ceux de ces appareils qui sont fournis par la compagnie, 100 F par an et par appareil ;
- pour la surveillance et la sûreté des aiguilles, le remboursement intégral des frais occasionnés et payables sur facture, comme il est stipulé à l'art. 4 ci-dessus.

Toutefois, la visite des aiguilles à la carrière ne devra pas dépasser une heure de poseur et n'aura lieu que du 1.9 au 1.4, sauf modification de l'horaire qui pourrait retarder le train de nuit n° 2. De son côté, le service de la carrière assurera lui-même, à ses frais, l'entretien et le renouvellement de la voie, des installations et accessoires au-delà des emprises de la compagnie, de façon que la circulation sur l'embranchement et l'usage des installations soient toujours faciles et sûrs.

Art. 5 - EXPLOITATION DES EMBRANCHEMENTS

Le service de la carrière sera soumis, pour l'exploitation des embranchements, à toutes les clauses de l'art. 61 du cahier des charges annexé à la convention du 9.11.96 et notamment aux conditions particulières suivantes :

Les transports seront taxés d'après les tarifs généraux ou spéciaux en vigueur comme si les expéditions étaient faites de la gare précédant le point de chargement à celle qui suit celui du déchargement, eu égard à la direction que doivent prendre les marchandises sur le chemin de fer. De plus, la compagnie SL percevra, pour fourniture et utilisation de son matériel sur les embranchements et par chaque embranchement, une taxe de 0,12 F/T applicable sur un minimum de 10 T par wagon passé chargé et rendu vide ou inversement. Cette taxe sera perçue deux fois pour tout wagon passé chargé et rendu chargé. Elle supportera les mêmes majorations ou réductions que les tarifs en vigueur pour les frais accessoires.

En cas de nécessité, la compagnie SL se réserve le droit de reprendre ses wagons vides sans que le service de la carrière puisse prétendre les conserver pour les rendre chargés. Les agents de la carrière devront toujours se conformer pour le chargement des wagons aux ordres qui pourront être donnés par les agents de la compagnie SL dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation. Un appareil téléphonique sera fourni gratuitement par la compagnie ; il sera installé à la carrière, aux frais de l'embranchement, dans un local désigné à cet effet, pour permettre notamment d'établir une communication constante avec la gare principale d'Autun et avec toutes les gares de la ligne, aux termes de la consigne du 8.10.17 jointe au présent traité.

Art. 6 - GARDIENNAGE DES AIGUILLES ET ÉCLAIRAGE DES EMBRANCHEMENTS

Le gardiennage des embranchements sera assuré par les agents de la compagnie SL, conformément à l'art. 40 du règlement général d'exploitation. Les embranchements devront être convenablement éclairés par les soins et aux frais du service de la carrière, soit pour les manœuvres à exécuter après le coucher ou avant le lever du soleil, soit pour la visite des aiguilles qui devront toujours après chaque manœuvre être remises dans la position donnant la voie principale et recadenassées. Les clefs des cadenas resteront entre les mains du gardien ou du chef de train affecté aux transports.

Art. 7 - DROITS DES TIERS

Les droits des tiers sont et resteront réservés et le service de la carrière restera toujours responsable envers eux de tous dommages auxquels l'établissement et l'usage des embranchements pourront donner lieu.

Art. 8 - DURÉE DU TRAITÉ

Le présent traité aura son effet à dater du jour de la mise en service des embranchements. Il sera résiliable à la volonté de chaque partie à charge par elle de prévenir l'autre 6 mois à l'avance, sans que la résiliation puisse donner lieu à aucune indemnité. Dans le cas où les embranchements viendraient à être supprimés, les lieux seraient rétablis dans les emprises de la compagnie SL dans leur état primitif, aux frais du service de la carrière...

AM 24.11.20



TRANSPORT DE MATÉRIAUX

La carrière produisait des pierres à bâtir, des moellons, des pierres cassées et des graviers pour le revêtement des routes, et du sable. Les tonnages transportés étaient énormes, on relève entre autres :

1	250 T pour réfection de la route entre Tavernay et Autun	4.20
	250 T par jour pendant 15 jours pour Arleuf	3.20
	150 T par jour pendant 15 jours pour Château-Chinon	3.20
2	520 T en 15 jours pour Château-Chinon (recette de 13 240,08 F)	6.20
4	160 T en un mois pour Château-Chinon transit 16 wagons par jour (recette de 33 519,20 F)	20

Il était expédié des matériaux pour les communes situées le long de la ligne, mais aussi en transit par Château-Chinon et Autun, jusque dans l'Aude et le Loiret. Il était donc mis des trains supplémentaires de wagons chargés de matériaux provenant de la carrière.

HORAIRES DES TRAINS DE MATÉRIAUX pour lesquels des consignes étaient nécessaires

En février 1919, un train journalier circula, entre la carrière et Autun. En avril, deux trains, par jour, furent formés pour Autun également.

Proposition

(sous réserve de la direction à Mâcon)

Si le service des ponts et chaussées de la Nièvre consent à vous accorder la priorité pour le transport immédiat de 1 400 T de graviers qui vous sont nécessaires à la réfection d'une partie de la RN 78 entre Tavernay-la-Comaille et Autun, nous pensons utiliser à ces transports le matériel et le personnel actuellement en service sur le parcours de la carrière à Château-Chinon.

Par suite de l'horaire de nos trains réguliers, il conviendrait à mon avis de faire chaque jour deux trains complets d'au moins 50 T, chacun comportant 5 wagons, soit 100 T par jour. Le départ à vide du premier train pourrait avoir lieu de Tavernay-la-Comaille vers 5 h 20, croiserait le train 1 à Athez et devrait arriver à la carrière vers 7 h. On peut donc envisager son départ de la carrière à 7 h 25 et l'arrivée à la Comaille à 9 h 5, où aurait lieu le croisement du train 2. Après le passage de ce dernier, la rame chargée serait amenée dans la partie la plus proche d'Autun et laissée sur place pour le déchargement en espacant chaque wagon suivant votre désir. Ce matériel laissé en ... sous la surveillance et la responsabilité d'un chef de votre chantier désigné, serait repris 2 h après, soit vers 11 h 30, par la machine rentrée à Autun pour l'approvisionnement et le repas des agents du train. En calculant le départ du 2e train à vide vers 11 h 30, nous pensons que ce train parviendrait à la carrière à 13 h 15 environ, où il attendrait le passage du train 3, son départ devrait avoir lieu à 14 h 15 et l'arrivée à Tavernay à 15 h 55 ou 16 h.



Comme le chargement ne semble pouvoir être fait assez rapidement, dans le laps de temps compris entre l'arrivée des trains réguliers et leur départ d'Autun, la rame vide serait ramenée à la Comaille au lieu d'Autun, et la locomotive (et personnel) rentrerait à Autun par ses moyens après le croisement du train 4. Dans tous les cas, le déchargement de cette dernière rame ne devrait pas dépasser 1 h 15 de façon à laisser la voie libre au train 4. Si, pour une cause ou une autre, ce déchargement ne pourrait être terminé en temps voulu, ce train serait refoulé en gare de Tavernay et reviendrait sur les lieux de déchargement pour terminer cette opération.

(transports commencés le 6.4 et terminés le 24.4)

SL 21.3.19

En mai 1920, cette fois-ci sur Château-Chinon

Le service "Traction" est dépourvu de personnel de train. Toutefois, j'ai pensé à une solution permettant une économie assez importante : le service du chef de train n'est relativement pas chargé ; on pourrait donc habituer l'auxiliaire Clément qui est robuste à l'emploi de chauffeur, d'où économie d'un homme ; une rétribution est donc nécessaire.

SL 19.5.20

Encore sur Château-Chinon, en février 1921 :

Les trains spéciaux, entre la carrière des Blandins et Château-Chinon PLM, seront mis en circulation à partir du 25.2 et jusqu'à nouvel avis. Ces trains suivront très exactement l'horaire qui leur est assigné. En cas d'accident ou avarie en cours de route, le chef de train devra prendre toutes les mesures de sécurité prévues. Les gares intermédiaires de Fâchin et Château-Chinon ville auront à passer toute dépêche nécessaire au service et faire l'annonce à la gare suivante. La gare d'Arleuf ne devra laisser partir le train régulier 302 qu'autant qu'elle se sera assurée que le train spécial 503 est bien garé à la carrière. De même, Château-Chinon PLM ne pourra envoyer le train 301 sans être fixé sur la situation du train spécial 504, lequel croise d'après l'horaire à l'estocade.

SL 2.21

En 1923, trois, et même quatre, trains supplémentaires furent nécessaires par jour :

Projet d'horaire qui pourrait être mis en vigueur pendant le mois de février, à raison de trois trains par jour, dont deux le matin et un le soir. Plus tard, pour le 1er mars par exemple, quatre trains pourraient être mis en service, à cette date les jours sont plus longs.

SL 23

DIFFICULTÉS DES TRANSPORTS

Elles étaient dues aux matériaux déposés trop près de la voie, aux avaries occasionnées par les détenus aux wagons, à la mauvaise saison et à l'immobilisation des wagons, à la pente du terrain (lors d'un transport de 500 T environ pour Arleuf), à la prise des wagons vides à Château-Chinon :

Le train 302 a heurté un peu avant la gare de Château-Chinon PLM, un bloc de pierre d'assez gros volume, déposé trop près de la voie par le personnel de l'entreprise chargée de l'estocade et des voies de raccordement à Château-Chinon PLM. Les marche-pieds du côté gauche de la locomotive, du fourgon et des voitures, ont été tordus. Le train s'étant arrêté presque aussitôt, le personnel a pu retirer cette pierre qui menaçait de faire dérailler la seconde voiture.

J'ai maintes fois fait des observations au service de la carrière des Blandins sur des cas de cette nature, car les matériaux sont toujours déposés trop près de la voie. Les ordres ont été également donnés aux mécaniciens de marcher avec prudence dans les parties de voie occupées par les travaux. A la dernière tournée sur la ligne, le 18.1, il a été constaté que des pierres cassées ont rempli l'entre-voie à la carrière. Les moellons et les outils ne sont pas tenus assez éloignés du rail. Plusieurs rails ont été quelque peu tordus par les blocs projetés par les coups de mine, aussi bien au grand qu'au petit rayon... Une surveillance très active s'impose dans cette partie, afin d'éviter des accidents qui peuvent toujours se produire à chaque instant.

SL 19.1.18

Des avaries assez importantes ont été occasionnées par les détenus sur la voie de chargement d'Arleuf, à trois de nos wagons vides, avaries qui les rendent indisponibles. Bien que les réparations soient imputées au service de la carrière, ces avaries renouvelées par trop souvent nous privent d'un grand nombre de wagons et créent une gêne très sérieuse pour le service en général. Aucune disposition ne semble prise par le service de la carrière afin de prévenir ces accidents, tout au contraire. Il convient donc d'être ferme et d'exiger des responsabilités.

SL 13.3.19

Les transports de macadam de la carrière sur Château-Chinon, 4 trains par jour de 4 wagons chacun, ne pourraient guère commencer que vers la fin février. A cette date, les jours ayant déjà augmenté et la saison étant moins mauvaise, il serait possible de fixer le départ du premier train... de la gare de Fâchin-le-Châtelet (les détenus partant avec leurs gardiens de Château-Chinon à 6 h, pourraient y être conduits à la naissance du jour). J'estime que l'heure fixée pour le départ du train 502 n'est pas trop matinale pour permettre aux deux trains de la matinée et notamment le train... à rentrer à la carrière avant le passage du train 302 régulier.

En ce qui concerne une interruption de nos transports, M. Peyroux dit qu'en effet, depuis deux mois environ, la compagnie PLM avait présenté... prévoyant des pénalités pour le retard à la restitution de son... J'ai bien demandé communication de ce contrat, mais il fut impossible à M. Peyroux de le retrouver. Il est à craindre que, si pour une raison ou une autre, nous nous trouvons dans l'impossibilité d'effectuer les transports d'une façon continue, par réciprocité le service de la carrière... les retards des wagons PLM.

Pour les wagons SL pouvant être immobilisés, faute de matériel... M. Peyroux estime qu'ils ne seraient jamais retardés ni immobilisés, parce que le déchargement s'opérerait en bordure de la route, avant la gare de Château-Chinon PLM, c'est-à-dire en pleine voie. Ici, il convient de faire toutes réserves, car des accidents à des voitures au PN à côté de la gare ont failli se produire lorsque les détenus descendaient en gare la rame vide pour laisser... au train 302.

Pour la demi-lune de l'estocade, M. Peyroux dit être en pourparlers pour combler l'angle rentrant, lequel angle ne permet pas de développer suffisamment le croisement côté Château-Chinon.

SL 23.1.21

Les agents de train se plaignent que les wagons vides à prendre pour la carrière, chaque matin, se trouvent intercalés au milieu des chargés. Cette pratique oblige à de multiples manœuvres de triage qui se traduisent par du retard qu'il devient difficile ensuite de rattraper. Inviter le destinataire à libérer les wagons les plus anciens en recherchant à ce que ces wagons soient les uns contre les autres, de façon à simplifier les manœuvres et éviter des retards trop importants.

SL 2.5.23

Transport de pierres de la carrière à Arleuf : environ 500 T

Une difficulté se présente dans ce sens que la prise des wagons (2), en queue des trains réguliers, ne permet pas la fermeture du cadenas de l'aiguille d'embranchement, en raison de la pente à cet endroit. M. Peyroux a bien promis de faire fermer ce cadenas par son personnel à chaque prise.

En raison de la rampe existant aussitôt après l'aiguille des Blandins, les trains 1 et 3 ne pourront s'arrêter pour permettre aux chefs de train la fermeture du cadenas de cette aiguille lorsqu'il sera adjoint des wagons chargés pour Arleuf. Le service de la carrière a bien promis la fermeture à chaque prise de wagons, mais ce service ne saurait être rendu responsable. Pour assurer la sécurité de la circulation des trains, les dispositions ci-après seront appliquées dès réception de la présente :

Tous les trains se dirigeant sur Château-Chinon s'arrêteront avant d'aborder l'aiguille donnant accès à la carrière. Le chef de train s'assurera que celle-ci se trouve dans la position prescrite pour donner la continuité de la voie principale et, dans la négative, fera le nécessaire pour la replacer et cadenasser. Il ne devra donner le signal de départ qu'après accomplissement de ces formalités. Les journaux de trains devront faire mention de ces arrêts.

SL 8.7.23

TONNAGES TRANSPORTÉS

Voici quelques chiffres, tableau fort incomplet : les transports commencèrent fin 1917 et se terminèrent début 1924 :

Tonnages

	1917	1920	1921	1922	1923	1924
janvier					870 T	
février					770 T	
mars		950 T	4 160 T		890 T	600 T
avril		1 250 T			890 T	600 T
mai					800 T	
juin		3 040 T			870 T	
juillet		960 T			930 T	
août		960 T				
septembre		844 T				
octobre		520 T		1 030 T		
novembre		1 440 T		820 T		
décembre	312 T			330 T	260 T	

SL

Une indemnité de 0,25 F par wagon était allouée aux agents des trains pour la prise à la carrière des wagons chargés. Les indemnités totales versées par période mensuelle ont permis de dresser ce tableau pour 1923 et 1924, du nombre de wagons chargés

janvier 1923	219 w	août 1923	276 w
février	264	octobre	306
mars	234	novembre	276
avril	279	décembre	39
mai	240	janvier 1924	33
juin	252	février	78
juillet	270	mars	48

SL

TARIFS

Exemples de factures :

AOÛT 1920 POUR AUTUN		
- enregistrement 96 expéditions à 0,30 F.....		28,80
- transport 960 T à 7,80 F.....		7 536,00
- frais d'embranchement 96 wagons 3 F X 2.....		576
- taxe d'impôt 8 140,80 à 5 %.....		407,04
- timbre 96 expéditions à 0,25 F.....		24
		8 571,84

MARS 1921 POUR CHÂTEAU-CHINON PLM		
- enregistrement 416 expéditions à 0,40 F.....		166,40
- transport 4 160 T à 6,65 F.....		27 664
- embranchement 416 wagons 4,80 F X 2.....		3 993,60
- impôt 5 %.....		1 591,20
- timbre 416 expéditions à 0,25.....		104
		33 519,20

AVRIL 1923 POUR CHÂTEAU-CHINON PLM ET VILLE		
- enregistrement 89 expéditions à 0,35 F.....		31,15
- transport 830 T à 5,90 F.....		4 897
	60 T à 5,20 F.....	312
- embranchement 89 wagons X 4,20 F.....		373,80
- impôt 0,01785 %.....		100,20
- timbre 89 expéditions à 0,25 F.....		22,25
		5 736,40

d'une façon générale :

- enregistrement X expéditions à 0,30 / 0,40 F
- transports Y tonnes à 5,90 Château-Chinon PLM
5,20 Château-Chinon ville
3,05 Arleuf
9,15 La Selle
10,30 Tavernay
12,25 Autun
- embranchement X wagons X 3 à 3,00 / 4,80 F
- taxe d'impôt sur enregistrement, transport et embranchement
- timbre X expéditions à 0,25 F



FIN DE L'EXPLOITATION
ET VENTE DE LA CARRIÈRE

Dès 1923, la quantité des matériaux disponibles s'amenuisait et il était envisagé la transformation de l'estocade de Château-Chinon et la vente de la carrière.

En ce qui concerne le maintien de la voie SL installée sur l'estocade à Château-Chinon PLM, elle pourrait être réservée comme voie de garage supplémentaire en cas d'encombrement à cette gare, mais je ne vois pas la possibilité de l'utiliser pratiquement pour transborder les marchandises SL sur PLM. Je n'ai pu obtenir de M. Joyeux le chiffre exact de son offre pour le rachat de la carrière. Je crois même qu'il n'en aurait fait aucune. Toutefois, il m'a fait connaître que les prétentions de M. l'ingénieur Peyroux étaient excessives en demandant 300 000 F pour la totalité de toutes les installations existantes.

SL 26.6.23

M. Peyroux doit faire connaître les prix des divers matériaux aux prix d'estimation qui pourraient être utilisés pour l'entretien. Divers objets, qui étaient fournis dans la nomenclature, ne sauraient être vendus séparément, tel que l'outillage par exemple qui ne pourra être liquidé qu'avec les machines auxquelles il est nécessaire. A titre officieux, je suis informé que l'on croit que tout le matériel serait peut-être vendu à une seule personne faisant une offre suffisante. M. Gallois de Château-Chinon aurait pressenti de son intention d'acheter tout, même la petite usine électrique... (la compagnie a l'intention d'acheter de l'outillage).

SL 13.7.23

Cession gratuite de 2 000 T de gravillons et sable déposés en front de carrière et à proximité de la voie principale un peu avant l'aiguille d'embranchement. Une voie d'un mètre peut être utilisée avec le concours de la petite machine de la carrière à l'enlèvement de ces matériaux. Emploi du ballast pour la bonne tenue de la voie. M. Peyroux demande qu'une rétribution de 1 F par wagon chargé soit accordée à son mécanicien pour cette manœuvre afin de le rémunérer de ce travail. Le toit de matériaux est au sommet du talus surplombant la voie principale. Ce talus peut avoir 3 m de hauteur au-dessus du niveau de la voie. Il semble donc qu'il n'y ait pas impossibilité au chargement sur wagons à même la voie, soit par relais de pelles à la brouette sur plateau de wagons, ou par plan incliné sur planches formant goulotte, le gravillon tombant à même le wagon.

SL 17.8.23

Depuis courant décembre, les transports de pierres cassées pour le compte du service des ponts et chaussées de la Nièvre ont dû être interrompus, car il ne reste plus que sable et gravillons. Nous avons transporté depuis, au tarif commercial, 160 T sable à un entrepreneur de Château-Chinon et 130 T sur Arleuf. Il nous reste encore 150-200 T sable à acheminer sur Arleuf pour le compte de la commune.

SL 8.1.24

Suivant votre avis, cette installation pourrait être faite de façon à réduire le plus possible les frais de manutention, par une inclinaison plus forte de notre voie ou du plancher du wagon.

SL 26.2.24

Installation de l'estocade

de Château-Chinon PLM conçue par le service de la carrière de l'Etat (plan retourné à Nevers)

M. Peyroux croit se rappeler la hauteur au-dessus de la voie principale 2,80 m, épaisseur du mur 1,60 m pour finir à la crête à 1,20 m. Cette installation a bien répondu aux besoins qu'on en attendait. Par l'emploi de ballastières ou de wagons type L à bords mobiles, il serait possible de donner au plancher du wagon une légère pente. Ce dernier se viderait d'un tiers de son contenu à la tombée du rebord mobile, le reste peut être rejeté ou poussé à la fourche. Si, au contraire, on place des wagons S ou tombereaux, il ne saurait y avoir aucun avantage, pour le transbordement, à modifier la plate-forme de la voie. Les wagons basculeurs sont tout indiqués en pareil cas.

SL 28.2.24

Un fabricant de matériaux de construction à Autun aurait besoin de 10 wagons de sable qu'il a acheté à la carrière des Blandins. Comme on ne pourra peut-être pas trouver les matériaux dans la partie supérieure de la voie de chargement habituelle, il faudrait sans doute envisager le prolongement de la deuxième voie d'embranchement et faire effectuer le chargement sur cette voie.

SL 19.5.25

Le matériel (rails, croisements, baraques...) et 16 wagons de gravillons furent acheminés en 1925 jusqu'à la carrière des Corvées, le reste (machine...) fut vendu en novembre 1927 et acheminé à Château-Chinon par trains spéciaux. Le rapport de septembre précisait :

Contrairement à ma lettre du 7, l'acquéreur du matériel de la carrière n'est pas M. Pagani (M. Pagani étant propriétaire de l'embranchement, les bâtiments, planches ou menuiseries restent sa propriété), mais MM. Ballot père, fils et gendre, de Paris, qui ont eu, par sommation cachetée, les lots ci-après :

- voies embranchement, wagonnets à bascule, locomotive et autres matériaux roulants, prix 70 000 F + les frais ;
- machine fixe, concasseurs, compresseur, transmission... 60 000 F + les frais ;
- turbines, dynamos et génératrice... non adjudé.

Cette vente a eu lieu le 5.10 à la sous-préfecture de Château-Chinon. L'enlèvement de tous ces matériaux ne pourra être fait que par trains spéciaux, via Château-Chinon ; délai d'enlèvement : trois mois.

SL 8.10.27

Il est à prévoir que l'enlèvement du matériel de la carrière des Blandins et de celui des voies de croisement, ne commencera que très probablement vers la fin de ce mois.

SL 8.10.27

Le 11.10.27, M. Peyroux confirmait le rétablissement de l'aiguille d'embranchement avec la voie principale et la remise en état des voies de la carrière des Blandins.

INCIDENTS ET ANECDOTES



Avant même l'installation de la carrière, la tranchée des Blandins n'était pas sûre :

Retard d'une heure du train à Autun pour motif suivant : bris d'un levier de distribution de la machine occasionné par la chute d'une grosse pierre d'un rocher, au PK 35, ou autrement dit au rocher des Blandins.

SL 20.11.10

PETITS INCIDENTS EN 1920

Déraillement au KM 35,9 sur le deuxième embranchement de la carrière, avec accident du travail pour le chauffeur : "en tournant autour de la machine déraillée, trompé par l'obscurité, est tombé dans un poussoir au bord de la voie", à 3 h du matin.

SL 17.2.20

La carrière quittée à 8 h 10 avec 5 wagons, il a été impossible de les remorquer, la locomotive n'ayant pas l'adhérence nécessaire dans la courbe au lieu-dit "le rocher". Après avoir descendu à la carrière pour se relancer et poussés par la petite locomotive, les cinq wagons ont été montés péniblement jusqu'à Arleuf, où un wagon a dû être déversé et repris par un autre train.

SL 6.4.20

Un orage, à la tombée de la nuit, a brisé plusieurs poteaux au rocher des Blandins et fortement ébranlé l'appareil téléphonique de Fâchin.

SL 9.10 .20

Les quatre trains de la journée du 24.3.20 n'ont pu être faits, par suite d'absence de détenus au camp, ayant amené de la perturbation dans le chargement de la seconde rame devant former un train.

SL 24.3.20

ACCIDENT PROVOQUÉ PAR LES DÉTENU

Ce jour, à 7 h 30 environ, deux wagons partis en dérive au KM 48,5 sur l'embranchement à Château-Chinon PLM, ont rencontré au PN de la RN un attelage franchissant ce PN. Malgré tous les efforts faits, en raison de la déclivité et de l'humidité du rail, il n'a pas été possible de les arrêter. Au même instant étaient engagées sur le PN trois voitures vides, attelées les deux premières d'un cheval et la 3e d'un mulet, chacun des deux derniers animaux attachés par une corde au char précédent. Le choc s'est produit en plein sur le deuxième convoi, atteignant le cheval au postérieur et sur l'avant-train du char. D'après les témoins, le cheval aurait été tué sur le coup et le char entièrement brisé, et les débris ont été traînés sur plusieurs mètres. Le troisième char, attelé d'un mulet, n'a paraît-il pas subi d'avarie, mais la bête, sans doute renversée par le choc du char brisé, ne s'est relevée qu'une demi-heure après. Cet équipage appartient à un marchand de bois de Luzy et était conduit par deux charretiers de Château-Chinon. Il venait de Château-Chinon et se rendait du côté Chaumard. Le sergent commandant les détenus m'a dit avoir prévenu par téléphone M. Peyroux, qui a répondu que cela ne le regardait pas, que seule la compagnie était responsable.

SL 5.6.20

et

M. Peyroux n'assume pas la responsabilité de l'accident provoqué par la dérive des wagons au km 48,5, en invoquant cette raison que le contrat... que nous devons faire nos manœuvres nous-mêmes sans le concours des détenus. Il est incontestable que de sérieuses difficultés sont imposées au personnel des trains de la carrière sur Château-Chinon à décharger au km 48,5 pour y placer les wagons chargés et retirer les vides. L'expérience a démontré qu'en procédant suivant les instructions des ponts et chaussées, les wagons seraient invariablement envoyés au bout de la voie en cul-de-sac par les détenus mal intentionnés. De plus, on n'arrête pas aussi facilement un wagon chargé à 10 T que vide. L'établissement d'une nouvelle voie s'impose donc, une voie de manœuvre est nécessaire pour placer les vides et sans danger pour la sécurité.

L'agent de train étant à l'aiguille pour sa manœuvre a toujours été aidé par les détenus et le service de la carrière n'a jamais protesté contre l'emploi de son personnel pour la manœuvre à bras. C'est à la suite du choc des deux rames de deux wagons, réunis l'un après l'autre sur la voie principale par les détenus, que la dérive est survenue. L'emploi des détenus ne nous a jamais été refusé par la carrière.

SL 8.6.20

VOL COMMIS PAR LES DÉTENU

Un vol a été commis dans la nuit du 19 au 20 mai, dans le hall de la gare de Fâchin. Un colis renfermant une capote militaire et une caisse de 12 l de liqueur et vin Quinquina et Madère ont été emportés par les malfaiteurs. Les soupçons ont été immédiatement portés contre les détenus de l'atelier 59, dont plusieurs se sont évadés dans cette même nuit. Ils ont en outre volé divers objets au restaurant Duteil. Il a été retrouvé 3 l en partie vides, cachés aux alentours de la carrière, un seul litre de liqueur est intact. Les voleurs paraissent avoir pénétré par la porte du hall côté de la voie et ont fait jouer le verrou de l'extérieur.

Afin d'éviter le retour de ces vols, il conviendrait de remettre en état les cloisons en planches des... dont la plupart sont pourries et de fixer la patte du verrou dans un tenon au moyen d'un cadenas ou même d'une simple cheville.

SL 20.5.18

Des malfaiteurs se sont encore introduits dans la nuit du 22 au 23 mai, dans le hall de la gare de Fâchin. Les portes étant fermées et calées avec des morceaux de bois à l'intérieur, ils ont fait sauter une planche de la cloison qui est complète-

ment pourrie et ont pu pénétrer ainsi dans le quai. Un sac de pain parvenu par train 6 du 22 a été dérobé. Ce sac de pain est destiné pour les détenus. Des pommes de terre appartenant au poseur Prunier ont été volées. Tout porte à croire que ce sont les mêmes évadés, qui sont certainement toujours dans la région, qui ont fait le coup.

SL 23.5.18

Ainsi que vous le savez, les divers vols dont se sont rendus coupables les détenus, ont eu lieu maintes fois à notre gare de Fâchin. Cette fréquence de méfaits, jusqu'alors sans grande valeur, exige que des mesures soient prises pour éviter la venue de plus graves par la suite, car la plupart des détenus connaissent la disposition des lieux et des locaux. Il est à craindre que la gare, détenant des valeurs provenant de remboursements, ne soit l'objet de cambriolages. La caisse liqueur volée dans la nuit du 22 au 23 mai, facture 81,50 F... Or la majeure partie de son contenu a été gaspillée. Cette somme doit donc être remboursée. Nous pensons donc, puisque le vol ne fait aucun doute (l'on en connaît les auteurs) que l'autorité militaire voudra bien indemniser la compagnie de cette somme.

SL 23.5.18

Trois autres litres liqueur ont été retrouvés, deux intacts et un autre entamé. Ces litres proviennent de la caisse liqueur volée dans le hall de la gare de Fâchin. Les détenus qui s'étaient rendus coupables des vols ont été retrouvés, un serait arrêté. Pouvons-nous demander à l'autorité militaire la récupération de la somme représentant les 9 l non retrouvés ?

SL 29.5.18

Suite à votre lettre du 20 mai, nous réclamant le paiement d'une somme de 81,50 F représentant la valeur d'une caisse liqueur volée avec effraction dans le hall de la gare de Fâchin, par des détenus évadés du camp du Châtelet, dans la nuit du 19 au 20 mai, nous ne pouvons prendre votre demande en considération. Conformément au décret en vigueur à cette époque, les compagnies n'étaient pas responsables des avaries manquantes résultant du fait de l'état de guerre. Je vous informe que trois litres liqueur retrouvés intacts par la gendarmerie, et rapportés à la gare de Fâchin, sont à votre disposition.

SL 14.6.20



Quelques incidents, dont un grave :

Violent orage mercredi sur le Morvan, principalement à l'est de Château-Chinon.

Les cultures ont été emportées par l'eau près de l'Yonne. La ligne du chemin de fer économique d'Autun à Château-Chinon a été gravement détériorée. A Vermenoux, le ballast était enlevé sur 50 m. Les trains du soir ont subi de sérieux retards.

IM 16.6.12

Accident survenu au train 5, après le passage de la halte de Vermenoux, à 17 h 25.

Ce train a tamponné, au km 40,9, un veau effrayé à l'approche du train, lequel s'est engagé sur la voie après avoir brisé la clôture. Le mécanicien ne s'en est pas aperçu, étant à une courbe très prononcée (et dans une tranchée) et du côté opposé à l'animal. La sortie de la bête effrayée est exactement au km 40,9 et elle a été touchée par le tampon de la machine au km 40,860 et a été entraînée par les organes de la machine environ une quinzaine de mètres. Le mécanicien n'a ressenti aucune secousse et ne s'est aperçu de l'accident qu'à Fâchin-le-Châtelet, car les freins ne fonctionnaient pas, les rotules de frein ayant été dérangées. Le veau appartenait à M. Lazare Gallice, fermier à Vermenoux. Aucun dégât n'a été occasionné au matériel. L'animal a été tué après avoir été traîné sur un parcours de quelques mètres.

SL 21.4.13

Accident survenu au km 40,540, 1 km avant la halte de Vermenoux... Le mécanicien ayant ressenti un choc identique à celui produit par l'écrasement d'un corps dur sur le rail a immédiatement fait le nécessaire pour arrêter son convoi, mais ce n'est que 130 ou 150 m plus bas, et par suite de la vitesse acquise en raison de la déclivité et de rails mouillés, qu'il a pu s'arrêter complètement. Pendant que le chef de train se portait en arrière pour se rendre compte de ce qui était arrivé, le mécanicien inspectait sa machine et personne n'ayant rien vu d'anormal la marche fut reprise... Ils n'ont pu se rendre compte de ce qui était arrivé, une tempête de pluie avec tonnerre et éclairs sévissant au même moment. Ils pensaient que la voie se trouvait couverte de sable ou même de branches et n'ont pas poussé leurs recherches plus loin. Le blessé ayant été projeté dans les herbes et ronces, ils ne l'avaient pas aperçu. On comprend que la famille de M. Pauchard ait pu paraître très montée contre la compagnie et les agents, en prétendant que le mécanicien aurait pu l'apercevoir et que ses agents mêmes, après le choc ressenti, le train s'étant arrêté 100 m plus loin, n'ont pas ramené le blessé et l'ont même mis dans l'endroit où la famille l'a trouvé !

SL 2.6.13

et

Accident mortel près Vermenoux, halte du Taquot d'Autun à Château-Chinon

Lundi soir 2.6, M. Jean-Marie Pauchard, 65 ans, fermier de M. Jacques de Lafautotte, demeurant à Vermenoux, commune de Château-Chinon campagne, a trouvé la mort dans les terribles circonstances ci-après. Il était 7 h 30 environ, M. Pauchard quittait son domicile et prenait la direction d'un de ses prés, probablement pour aller voir son bétail. A ce moment, un violent orage faisait rage sur la campagne et la pluie tombait à torrents. M. Pauchard avait son parapluie ouvert et suivait à travers la rafale le petit sentier qui longe la ligne du chemin de fer de Château-Chinon à Autun. Le malheureux ne vit pas le train et étant un peu sourd n'entendit pas la locomotive. Il fut heurté par le marchepied d'un wagon et alla rouler sur le ballast. Le mécanicien du train qui avait soupçonné un accident stoppa et descendit. Malgré les recherches faites sous une averse terrible, on ne put retrouver la victime et le train se remit en marche. Le mécanicien crut alors qu'il s'était trompé.

Vers 8 h 30, Mme Pauchard, ne voyant pas revenir son mari, s'inquiéta et, avec sa fille, munie d'une lanterne alla à sa recherche. M. Pauchard fut découvert dans un fossé en bordure de la ligne, étendu et ne donnant plus aucun signe de vie. Il fut transporté à son domicile. Le docteur Peyronnie de Château-Chinon mandé en toute hâte, arrivait peu après. M. Pauchard respirait encore, mais malgré les soins qui lui furent prodigués, il rendait le dernier soupir à 11 h du soir. Il portait sur le corps quelques contusions et à la joue une horrible blessure qui avait dû occasionner la mort. M. Pauchard laisse cinq enfants, dont le plus jeune est âgé d'environ 12 ans. Ce terrible accident a jeté la consternation dans le pays où la victime était très honorablement connue.

IM 12.6.13

Le train 6 a tamponné à la halte de Vermenoux un wagon chargé de bois de chauffage qui se trouvait sur la voie de quai de cette halte.

SL 16.12.16



PRÉCY

Le 15.8.26, le conseil municipal de Château-Chinon campagne avait demandé la construction d'une guérite à l'arrêt facultatif de Précy, arrêt éloigné de toute habitation, mais la situation financière du réseau n'avait pas permis à la régie de prendre à sa charge la dépense à fournir.

Quelques incidents :

Le train 301 a déraillé près de l'arrêt de Précy au km 44 environ, à l'heure du courrier. Ce train se trouve toujours sur les lieux du déraillement. Château-Chinon ville m'informe par téléphone que la machine, remise sur rails, a déraillé à nouveau. La machine, ainsi que le personnel du train facultatif garée à Arleuf, est retournée sur les lieux.



La machine 15 entrant dans la composition du train 301 a déraillé des deux roues au km 42,890, parcourant ainsi 30 m environ avant l'arrêt complet du train. Remise sur rails par le personnel du train, elle a de nouveau déraillé 2 m plus loin dans les mêmes conditions. Après ce relevage, elle a parcouru 20 m environ et est encore sortie hors des rails des deux roues avant. Relevée à nouveau, elle parcourut 100 m encore et dérailla de même.

Le personnel du train, ainsi que celui de la voie accouru sur les lieux, ayant jugé qu'il n'était pas possible de faire poursuivre sa route au train 301 dans ces conditions, a pensé qu'il y avait lieu de faire refouler jusqu'à Château-Chinon ville le train par la locomotive 5 du train facultatif de marchandises, laquelle avait été envoyée sur les lieux du déraillement. Les mêmes difficultés se sont présentées dans cette manœuvre. La machine 15 remorquée ainsi a déraillé, des deux roues arrière cette fois, au km 44,1 et enfin au km 45,6. Cette locomotive ayant pu être garée à Château-Chinon ville a été laissée sur place pour être visitée et le train a été formé par la machine 5. Il est résulté un retard de 6 h 46 au train 301 qui n'est parvenu à Autun qu'à 22 h au lieu de 15 h 14. La voie ne paraît pas avoir de dégâts, une visite très sérieuse de la voie a été faite.

(ce même train 301 a déraillé le 4.1.16 au km 46,68 à l'aller et au retour au km 44,8)

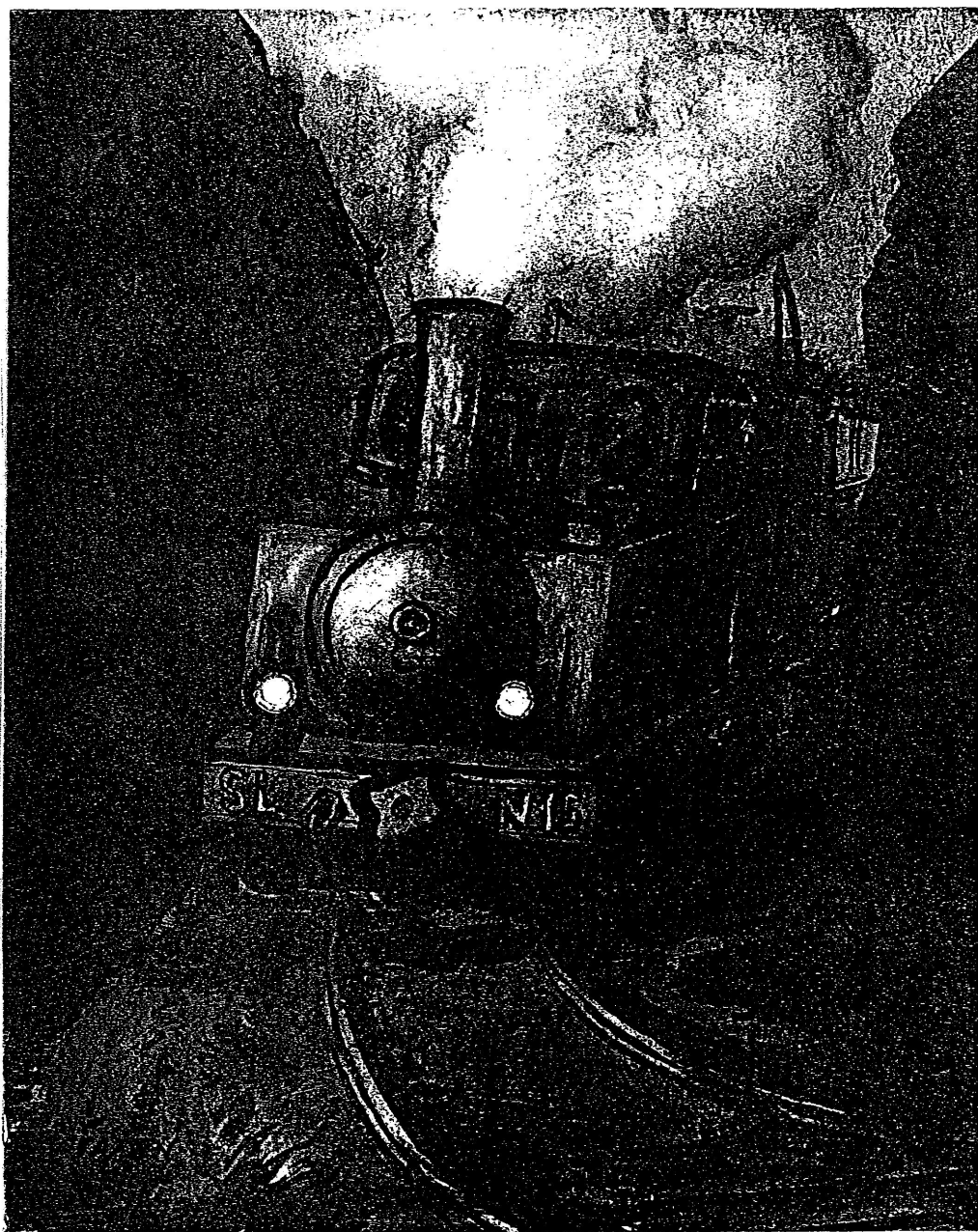
SL 6.11.15

Déraillement du train 302, du km 42,770 au km 42,820, dans une courbe par suite du mauvais état de plusieurs traverses. Les wagons chargés de bois ont fait écarté les rails de sorte que tout le train s'est trouvé déraillé, sauf la machine. Sept longueurs de rails ont été ainsi arrachées des deux côtés.

SL 5.9.16

Au km 43,01, par suite d'une rupture d'un essieu du wagon S 62 chargé de traverses, ce dernier dérailla des deux roues avant, ainsi que le fourgon et les deux voitures à voyageurs, ce qui occasionna un écartement du rail sur une longueur de 30 m.

SL 21.2.19



DANS LES CORVÉES DE NUIT

le Tacot

- en Flèches

[illegible]



30 permettait aux ouvriers de la carrière proche des Corvées de venir prendre leurs repas et d'y loger s'ils ne rentreraient pas chez eux dans les hameaux des alentours. Au niveau de cette Cantine, s'amorce un tronçon très agréable, long de deux bons kilomètres. Les emplacements des traverses sont toujours visibles par endroits.

Le défilé du rocher des Corvées, où était établie la carrière de pavés, et qui il y a quelques années menaçait de se boucher par des pierres se détachant du rocher, a été rouvert pour besoins de pierres aux étangs du Vernay situés au-delà du Maquis Socrate dans la forêt d'Anost. A gauche, derrière le rocher, un éboulis de pierres cassées rappelle l'exploitation et l'animation qui devait y régner vers les années 30. La carrière dépassée, une large percée de la voie s'ouvre devant nous pour nous conduire à Corcelles par le Bas du Creux et les Corvées, boisés en forêt mixte, riche de champignons à l'automne. Au niveau d'Athez, une petite pelouse recouvre même toute la largeur de la voie et la forêt se termine. La gare de Corcelles se montre dans un cirque formé par les montagnes portant les roches de Mont-Robert, de Velée, le Mont-Athez et la forêt de Fragny. Six lacets ont permis de passer du point culminant de la ligne à 656 m à cette gare sise à 475 m, soit près de 200 m de dénivellation sur près de 5 km. La pente est deux fois plus rapide qu'entre Précy et Arleuf, c'est dire, on le suppose aisément, que dans le sens Corcelles-Arleuf, le petit train devait bien peiner, surtout si les rails étaient humides ou verglacés, ou même si certains s'amusaient à les recouvrir de graisse (c'est arrivé, près de Corcelles !).



Pour le non-averti, la gare de Corcelles n'est guère reconnaissable. Les bâtiments d'origine, toujours existants, ont été modifiés et agrandis et des bâtiments de ferme sont venus compléter l'ensemble. Plus de château d'eau, plus de remise à machine. Tout près de cette ancienne station, l'hôtel, devenu maison particulière, est toujours là. Un septième lacet commence, ce sera le dernier. Il débute de l'autre côté de la route d'Anost, par un beau terre-plein en herbe, mais pour se trouver immédiatement barré par un fouillis inextricable d'arbustes épineux, qu'il faut contourner bien sûr. Seule la voie est encombrée, même si elle est plus claire ensuite, mais des prés la longent.

La voie passe en contrebas du hameau d'Athez et franchit le ruisseau de Montmaillot sur un ponton de pierres en remblai de 2 m. Après les dernières maisons, en direction de Velée, elle suit en surplomb la route de Vaumignon, qu'elle traverse bientôt pour la côtoyer à nouveau, mais en léger contrebas. 500 m de route en accotement suffisaient au Tacot pour se faire une idée de ce que représentait le cheminement côte à côte de deux voies, l'une routière, l'autre ferrée, vers Autun, et, la première occasion lui étant offerte aux Grands Prés, il retournait en déviation parmi les bois et les prés, préférant flirter avec la belle Corcelière qu'il franchissait tout de suite par dessus un pont métallique de 3 m.

S'il avait pu quitter la route, il n'allait pas échapper à la ligne droite, avec laquelle pourtant il ne sympathisait pas. Finis les tortillements dans la campagne ! Suivre une vallée, même d'une rivière à nombreux méandres, comme le ruisseau de Corcelles, qui dégringole au plus vite vers la rivière de la Selle, ne pouvait que lui éviter tout nouveau lacet ; aussi la ligne erre-t-elle sagement, s'approchant ou s'éloignant à volonté de l'eau. Dans l'ensemble, les passages difficiles depuis Fragny sont rares, car la voie a été transformée en chemins ruraux, sauf en de très rares tronçons.

La vallée est assez étroite au pied des roches de Velée, jusqu'aux hameaux de Velée déjà (la petite chapelle surveille toujours discrètement le passage, mais l'arrêt prévu n'existe plus), de Vaumignon ensuite où le cours d'eau rencontre la rivière d'Anost traversée par un ponton métallique de 4 m conservant toujours ses parapets... Plus de champs et de prairies pour musarder, des feuillus assez clairs à gauche et des prés à droite les ont remplacés.

Encore quelques fils de fer barbelé, juste avant Vaumignon, et nous retrouvons les routes, déjà celle venant de Corcelles, et ensuite celle d'Autun qu'il va falloir suivre encore 600 m, non sans avoir marqué un arrêt à la gare d'Anost, toujours ornée de

sa plaque bleue émaillée à lettres blanches portant le nom de la commune et du hameau. Toujours le café Legros en face, mais repris récemment par de nouveaux propriétaires qui l'ont baptisé "bar du Tacot". Plus de patache venant du bourg d'Anost avec des voyageurs pour en reprendre à l'arrivée du train. C'est le calme complet !

au Moulin
de
"Rouquion"



La voie abandonne à nouveau la route à l'embranchement de celle de Dront, mais cette fois-ci pour la dernière fois, pendant 2,5 km ; aussi en profite-t-elle largement en passant près de trois moulins, où le Tacot marquait un arrêt, celui à papier des Chevannes, celui de la Ferrière et celui de Roussillon ou "Rouquion" au pied des vestiges du château des comtes de Roussillon qu'il narguait autrefois. A la sortie des Chevannes, dont l'ancien abri menace de bientôt s'écrouler, il faut bien suivre tout droit la ligne barrée sur 100-200 m par du grillage à moutons, le chemin latéral légèrement en creux côtoie la rivière avant de poursuivre plus loin. Peu avant la Ferrière, la voie passe sur un mur de soutènement de pierres jointes. Après ce hameau et jusqu'au moulin de Rouquion, elle suit un petit canal latéral. La vallée s'élargit, il reste 500 m à traverser près et un dernier pont métallique sur la rivière de Cussy qui rencontrera la Corcelière un peu plus bas, et le batifolage en dehors du macadam est terminé. Nous arrivons à la Petite-Verrière, but de notre randonnée.

La suite n'offre aucun intérêt, à pied surtout. Suivre une route bien sagement à sa gauche jusqu'au pont des Chaumes-Froides et ensuite à sa droite jusqu'à Autun, n'est guère enchanteur, même si certains points de vue s'offrent à nous. Cette contrainte d'ailleurs ne plaisait guère au Tacot non plus qui, épris de fantaisie, devait donc trouver bien pénible cette ultime partie du parcours. Plus de crochet à droite, ni à gauche, pour aller se tortiller dans les prés et effrayer les bestiaux. Apart le château de la Boulaye à la Petite-Verrière, l'emplacement des carrières de spath-fluor où il reste quelques constructions métalliques bien endommagées, le château de la Vesvre à la Selle, et quelques autres rares lieux, le chemin devait lui sembler bien long. Aussi devait-il se dépêcher de rejoindre Autun sans se retourner. Les dénivellations étant rares, cela devait être chose facile.

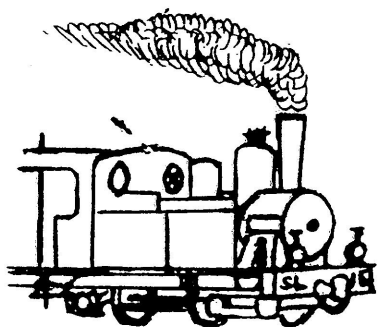
Un petit mot sur la station de la Selle. Si le Tacot ressuscitait, il serait bien étonné de retrouver son ancien "fret" métamorphosé en morceaux de choix par la boucherie-charcuterie implantée en ce lieu ! N'oublions pas, non plus, le petit crochet à Polroy, pour éviter la montée trop rude, mais surtout pour retrouver les vestiges de la mine d'anthracite exploitée avant et après 1900 : il ne reste actuellement que des traces de mâchefer. Depuis la route, on en devine le tracé : au-dessus de quelques maisons neuves, la voie abandonne sa "compagne goudronnée" et, avant de la rejoindre peu avant le garage du "casseur", se termine par une large haie qui délimite des champs.

Enfin, à l'entrée d'Autun, à la Folie, deux restes sont toujours bien visibles, les supports des deux ponts qui permettaient de franchir le bras de décharge et l'Arroux lui-même. Le parcours s'achève au quartier Saint-Andoche, dans ce qui est maintenant occupé par des usines, et son passage sous la ligne Autun-Etang est devenu une voie communale qu'empruntent les automobiles qui se dirigent de la zone industrielle vers la ville.

Voilà donc ce qui reste de l'ancienne voie étroite du "Tacot" qui osait traverser le haut-Morvan par tous les temps. Il demeure dans tous les esprits : vieux comme jeunes qui ne l'ont pas connu mais en ont tellement entendu parler que c'est tout comme en perpétuent le souvenir : "je vais à la gare chercher du lait" (ancienne station de Corcelles), "pour aller là-bas, prends le chemin du Tacot, ce sera plus rapide"... sont des paroles encore entendues couramment.

Que restera-t-il de tout ce passé dans quelques décennies ?

CENTREMENT



du

TACOT

Mais plus tard, lassés des grands voyages
Nous pens'rons souvent au petit train
Qui flânait parmi les verts bocages
Tch-tch fou, tch-tch fou, tch,
Nous le regrett'rons bien...

La suppression des Tacots qui pénétraient à l'intérieur du Morvan et qui ont eu en leur temps une influence économique certaine, a encore accentué le caractère périphérique des voies ferrées morvandelles.

Jacqueline BONNAMOUR

"Le Morvan, la terre et les hommes" (1966)

Le trafic des voyageurs cessa en juillet 1931. Seuls, quelques trains de marchandises continuèrent à accepter, après réclamation de la population, des voyageurs des gares et haltes non desservies par les nouveaux autobus. Quant au trafic des marchandises, il cessa en 1936. En 1939, la ligne fut déclassée.

Aux termes d'un décret du 22 mai 1939, publié au recueil 5 de l'année courante, les sept lignes suivantes de chemins de fer d'intérêt local ont été déclassées : ligne Autun à Château-Chinon (Nièvre)... (+ 1).

Par suite du déclassement desdites voies ferrées d'intérêt local, les immeubles bâtis (gares et abris), les immeubles non bâtis (dépendances, cours, emplacements de la voie...) sont intégrés dans le domaine privé départemental. J'ai l'honneur de vous faire connaître, à ce sujet, qu'au cours de ses dernières sessions, le conseil général, sans attendre la parution des décrets précités, a posé les principes qui doivent présider aux cessions et ventes de ces immeubles.

En ce qui concerne les immeubles bâtis, un droit de priorité est accordé aux communes et aux collectivités publiques. Ce n'est que dans le cas où ce droit de priorité ne serait pas exercé que serait envisagée la vente aux particuliers. Chaque acquisition serait réglée par accord amiable dans chaque cas particulier et sanctionnée par la commission départementale qui a reçu délégation spéciale à cet effet. Priorité est également donnée aux communes et collectivités publiques pour les acquisitions des terrains (cours et dépendances des voies ferrées).

Quant aux sections de voies établies sur l'accotement des routes nationales, des chemins départementaux et des chemins vicinaux ordinaires, elles seront obligatoirement incorporées à la voirie routière. Les communes auront également priorité pour l'acquisition des terrains qui constituaient, à travers champs, l'infrastructure de la voie ferrée. Elles peuvent en effet avoir intérêt à créer des chemins ruraux. Si ce droit de priorité n'était pas exercé dans l'intérêt public, ce sont les riverains de l'ancienne voie ferrée qui, conformément à la jurisprudence administrative constante, auraient droit de préemption.

En ce qui concerne les matériaux, le conseil général a décidé que la pierre provenant du ballast serait laissée gratuitement à la disposition des communes pour être employée à l'entretien des chemins vicinaux et ruraux sous réserve qu'un délai soit fixé aux communes pour l'enlèvement de ce ballast. Dans les sections parallèles aux routes nationales ou départementales, les matériaux de ballast seront employés par priorité pour l'élargissement ou l'entretien de ces voies.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur l'intérêt que présente l'urgence des aliénations des immeubles, surtout des immeubles bâtis qui, vacants et sans entretien, risquent de se détériorer. Aussi vous serais-je obligé de me faire connaître, dans le moindre délai, si vous entendez faire bénéficier votre commune des mesures favorables ci-dessus exposées. Dans la négative, vous pourrez provoquer de vos administrés toutes propositions utiles pour les acquisitions qui pourraient les intéresser. Un délai d'un mois à partir de la date de la présente circulaire est accordé aux communes et collectivités publiques qui désiraient exercer leur droit de priorité.

AM 28.7.39

Dès 1931, les gares furent chargées de délivrer les billets d'autobus jusqu'en 1937 environ et de s'occuper des messageries jusqu'en mai 39 (contre logement gratuit). Les garde-stations ne furent relevées de leur service qu'en novembre 1939.

Les principes, exposés par le préfet dans sa lettre adressée aux maires des communes précédemment traversées par le Tacot, furent repris par son successeur en 1941 (la guerre avait sans doute tout retardé).

Par sa circulaire du 28.7.39, mon prédécesseur portait à votre connaissance les principes qui devaient présider aux cessions et ventes des immeubles bâtis et non bâtis qui, provenant des voies d'intérêt local déclassées, étaient intégrées dans le domaine privé départemental. Je crois devoir vous rappeler ces principes.

En ce qui concerne les immeubles bâtis... Priorité est également donnée aux communes et collectivités publiques pour les acquisitions de terrains (cours et dépendances des voies ferrées). Le délai imparti aux municipalités pour exercer leur droit a été prorogé ; il est aujourd'hui expiré et les immeubles bâtis et leurs dépendances qui n'ont pas été demandés par les communes et les collectivités publiques feront l'objet de ventes aux enchères.

Quant aux sections de voies... un droit de préemption. Je vous serais obligé, en conséquence, de me faire connaître si votre commune entend exercer son droit de priorité sur les terrains qui, sur son territoire, étaient traversés par le chemin de fer. Si elle n'entend pas exercer ce droit et, sans plus attendre, je vous serais obligé de demander à ceux de vos administrés dont les propriétés sont riveraines de l'ancienne voie fer-



rée de faire connaître par écrit s'ils entendent exercer le droit de préemption. Ce n'est que dans le cas, où ils ne feraient pas connaître dans le délai de deux mois à compter de la réception de la présente lettre leur intention d'exercer leur droit de préemption, que j'envisagerai la vente des terrains à des tiers. Il vous suffira de donner aux présentes instructions la plus large publicité pour que se révèlent les acquéreurs éventuels.

Ces derniers devront m'adresser une demande sur papier libre indiquant la ou les parcelles qu'ils désirent acquérir, la contenance des terrains et toutes indications précises pour situer les lieux. Vous pourrez, au besoin, leur donner les renseignements nécessaires en vous reportant à la matrice cadastrale de votre commune. Cette demande devra être visée par vos soins et vous aurez à certifier que le demandeur est bien riverain de la ou des parcelles qu'il désire acquérir. Dès réception, la demande sera soumise pour instruction à M. l'ingénieur en chef du contrôle des voies ferrées d'intérêt local qui me proposera les conditions de la vente...

AM 16.5.41

La voie de chemin de fer a donc été incorporée à la voirie routière quand elle bordait les routes, ou a été transformée en chemins ruraux, ou est revenue aux riverains. Des gares ont été reprises par les communes et louées, d'autres vendues à des particuliers. Les rails furent récupérés par les Allemands.

Autun



Les bureaux de la régie départementale sont demeurés dans le bâtiment de la gare jusqu'en 1985 où ce dernier fut abattu en vue de l'aménagement de la place de la gare. En octobre et décembre 1941, furent vendus à la ville d'Autun pour 9 000 F les deux ponts :

Entre M. le préfet de Saône-et-Loire, agissant pour ledit département en vertu d'une décision en date du 25.6.38 de la commission départementale, délégué à cet effet par délibération en date du

et M. le maire de la ville d'Autun, agissant pour le compte de ladite ville en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 2.6.38,

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ART. 1 - A l'occasion de la vente du matériel de la ligne supprimée de chemin de fer d'intérêt local d'Autun à Château-Chinon, le département cède à la ville d'Autun :

- a) deux ponts métalliques situés près d'Autun, à savoir :
- un pont métallique de 50 m d'ouverture, sur l'Arroux (au PK 0,773 de la voie ferrée),
 - un pont métallique de 15 m d'ouverture sur un bras de décharge (au PK 0,854) ;

b) les terrains situés à l'intérieur des emprises de la plateforme d'accès à ces deux ponts...

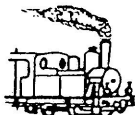
ART. 2 - Cette cession est faite à la ville pour faciliter la circulation locale par la création d'un chemin public et pour servir de passerelle de manœuvre d'un barrage mobile sur la rivière l'Arroux.

ART. 3 - Aussitôt après leur acquisition, la ville sera responsable de l'entretien de la plateforme et des ouvrages métalliques ; en ce qui concerne plus spécialement ces derniers, la ville sera tenue aux prescriptions du règlement du 17.3.22 applicable aux ponts des chemins vicinaux, qui prescrit en particulier une visite quinquennale.

ART. 4 - La présente cession est consentie moyennant la somme de 4 000 F pour le terrain et celle de 5 000 F pour le matériel, qui seront versées dans la caisse du département aussitôt après approbation de la présente convention.

La ville d'Autun sera subrogée dans tous les droits et obligations de la régie départementale. Sur les terrains cédés, les droits des tiers sont expressément réservés.

AM 8.12.41



la Comaille

La commune n'avait pas fait savoir si elle entendait ou non user du droit de propriété accordé aux communes. Le 2.10.39, Mme Brown, chef de station à la gare, a été autorisée à occuper pendant quelques mois encore l'appartement de la station au loyer mensuel de 75 F, du 11.11.39 au 11.3.40. Le jardin dépendant de la gare fut loué au prix de 60F pendant la période du 1.6.40 au 2.6.41.

La gare fut ensuite occupée gratuitement par M. Emile Charruau, manoeuvre, demeurant à la Comaille. Le 24.2.42 (voir la Selle), elle fut vendue aux enchères publiques (mise en vente sur une base de 38 000 F) et adjugée à M. Logeais, employé de commerce à Paris, pour la somme de 84 000 F. La prise de possession effective eut lieu le 11.5.42.

La parcelle faisant partie de la gare et contenant une petite construction de tuiles dépendant de la gare, fut vendue au profit de M. Bardiau à Tavernay. Le département en était propriétaire depuis le 18.7.99 par suite de l'expropriation d'un pré.

la Selle



Cette commune, non plus, n'avait pas fait savoir si elle entendait ou non user du droit de propriété. La gare fut louée le 11.10.40. Des terrains formant la gare de la Selle, il avait été fait deux lots sur les mises à prix respectives de 38 000 et 12 000 F.

Adjudication

Le mardi 24 février à 14 h à Autun, étude de Me Martin.

1^{ER} LOT - la gare désaffectée de la Selle-en-Morvan sur l'ancienne ligne départementale Autun - Château-Chinon, en bordure de la grande route, cet immeuble comprenant :

- bâtiments de la gare proprement dite, avec logement de 3 pièces au rez-de-chaussée et 2 pièces mansardées au premier, lampisterie, halle à marchandises, cellier et puits,
- terrains attenants pour partie en jardin potager,

le tout d'une contenance de 2 730 m², mise à prix de 38 000 F.

2^E LOT - un terrain provenant de l'ancienne cour des marchands de la gare désignée au 1^{er} lot, d'une contenance de 1 920 m², mise à prix de 12 000 F.

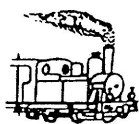
3^E LOT - la gare désaffectée de la Comaille-Tavernay sur l'ancienne ligne Autun - Château-Chinon, en bordure de la grande route, cet immeuble comprenant :

- bâtiments de la gare proprement dite avec 3 pièces au rez-de-chaussée et 3 pièces à l'étage, cave, halle à marchandises, lampisterie,
- jardin potager, cour aux marchandises, emplacement des voies et des quais, chemin d'accès,

le tout d'une contenance de 2 583 m², mise à prix de 38 000 F.

IM 7.2.42

M. Coron, marchand de bois à Autun, s'était rendu acquéreur du tout pour la somme de 82 000 F, le 24.2.42.



la Petite-Verrière

Mme Verpont, veuve avec quatre jeunes enfants, ancienne employée de la régie, chef de gare et appointée, demeura dans la gare, en payant un loyer de 50 F, à partir du 11.11.39. Le maire de la commune avait demandé qu'elle occupe les locaux jusqu'à la fin des hostilités.

Le 23.12.42 fut signé un acte de vente amiable entre le département et M. de Champeaux, propriétaire de la Petite-Verrière, par lequel le département lui cédait l'ancienne gare de la Petite-Verrière et des terrains attenants (dont il était propriétaire depuis 1909) : 2 parcelles sur la commune de la Petite-Verrière, 1 parcelle sur la commune d'Anost, au prix de 48 000 F (en tenant compte des prix de vente obtenus aux enchères publiques le 24.2.42 pour deux gares voisines, celles de Taver-nay et de la Selle). Le prix global fut accepté "malgré la médiocrité de l'ensemble".



TRONÇON DE VOIE SUR LA COMMUNE D'Anost

Au hameau de la Ferrière, M. Repoux avait rapelé en 1944 un acte de vente fait par son père et put ainsi reprendre possession de plusieurs parcelles en 1946.

Demande du 15.11.44

Par acte reçu par Me Miney, notaire à Cussy, le 18.8.00, M. Repoux, mon père, dont je suis le seul héritier, a vendu aux concessionnaires de la ligne du chemin de fer d'Autun à Corcelles diverses parcelles, cet acte porte la condition suivante : "au cas où l'exploitation de cette ligne viendrait, sous une cause quelconque, à cesser et que le département revendrait ou abandonnerait, à titre gratuit ou autrement, les terrains occupés par la ligne, ceux cités par M. Repoux lui seront rendus sans qu'il ait à payer aucune indemnité".

AM

Entre le département et M. Repoux, il a été convenu ce qui suit :

En exécution de la clause de rétrocession contenue dans l'acte d'acquisition des terrains nécessaires à la construction de la ligne d'Autun à Château-Chinon, passé le 18.8.00 entre MM. Repoux et Jamin, ce dernier agissant pour le compte de MM. Coignet et Grosselin, concessionnaires de la ligne, et ainsi libellée..., le département de Saône-et-Loire déclare rétrocéder à M. Repoux, suivant sa demande en date du 15.11.44, les terrains de la ligne d'Autun à Château-Chinon situés sur le territoire de la commune d'Anost et cédés au département suivant acte du 18.8.00. Ces terrains sont portés à la matrice cadastrale de la commune d'Anost au nom du département de Saône-et-Loire par la régie départementale des transports, avenue de la gare à Mâcon.

AM 46

TRONÇON ENTRE VELÉE ET CORCELLES

Le 27.1.46, le conseil municipal d'Anost, considérant que sur le trajet de Velée à Corcelles, le terrain affecté à l'ancienne voie du chemin de fer d'intérêt local traverse des propriétés privées et que ce terrain actuellement inutilisé constitue une gêne sérieuse pour plusieurs exploitations agricoles, demande à l'administration préfectorale de bien vouloir agir auprès du département pour que ce terrain soit cédé à la commune en vue d'être transformé en chemin rural qui desservirait les propriétés susvisées.

AM 27.1.46

Le conseil municipal, sous la présidence du docteur Roy, vote l'achat au département de Saône-et-Loire de la section de l'ancienne voie CFIL, située sur le territoire de la commune et accepte dans toute sa teneur le traité et les conditions de vente proposées.

AM 21.7.46

TRONÇON ENTRE VAUMIGNON ET LA LIMITE DU DÉPARTEMENT

Le département déclare vendre à la commune d'Anost qui accepte les terrains de la ligne Autun à Château-Chinon, situés sur le territoire de ladite commune, entre les PK 19,815 et 23,560, 23,809 et 26,400, soit une longueur totale de 6 336 m :

- le point 19,815 est le point où après la station d'Anost, la ligne du chemin de fer abandonne la plate-forme du chemin départemental n° 2 ;

- le point 23,560, point de rencontre de la ligne de chemin de fer avec le chemin vicinal ordinaire d'Anost à Roussillon au droit de la station de Corcelles,

- le point 23,809 coïncidant avec la limite des terrains de la station de Corcelles côté Nièvre, vendus à la société des charbonneries du Morvan,

- le point 26,400, limite de la commune d'Anost et du département de la Nièvre.

AM 14.8.46



Vaumignon

Le 1.3.39 fut signé, entre la régie des transports et le maire d'Anost, un bail d'une durée de neuf ans pour la location de la gare, au prix annuel de 900 F, où le locataire s'engageait à assurer à titre gracieux le service du dépôt de colis de la gare. La location comprenait logement, bureau, salle d'attente et quai couvert, et les terrains de cette station situés dans les emprises de la régie. Etant donné l'état d'entretien des immeubles, de grosses réparations y furent nécessaires.

Le conseil, vu sa délibération en date du 20.8.39 décidant l'achat par la commune des bâtiments de la gare d'Anost-Vaumignon et des terrains attenants, considérant que cette acquisition semble avantageuse à tous points de vue, approuve le marché d'intervenir pour le prix de 25 000 F et autorise M. le maire à passer l'acte. Il décide de contracter à cet effet un emprunt de 30 000 F au taux de 5 %, remboursable en 30 ans, à la caisse des dépôts et consignations.

- gare-halle des marchandises	92 m2
- jardin	250 m2
- terrains vagues	3 500 m2
- jardin	210 m2
	4 052 m2

Il n'est pas douteux que les bâtiments de la gare d'Anost étaient alors dans un état plus satisfaisant que ceux de la gare de Corcelles, qui n'avait pas été habitée depuis quatre ans.

AM 21.6.41

Corcelles



En 1940, la gare (totalité de la station, bâtiment et terrains compris, 3 000 m2 environ) fut vendue à la société des charbonneries du Morvan à Chalon-sur-Saône, représentée par M. Laroye, maire de Semur-en-Brionnais. Demandée pour 16 000 F, la gare fut vendue 20 000 F.



Cette gare, étant placée à l'extrémité du département, desservait un hameau de 14 maisons, dont 4 inoccupées, l'accès étant difficile par suite du manque de voie de communication, les bâtiments étant dans un état de vétusté assez avancé, le prix indiqué plus haut représente la valeur maximale d'achat que nous pouvons consentir pour l'industrie que nous avons l'intention de créer.

AM 7.4.40

CONSTITUTION DES CHARBONNAGES DU MORVAN



Entre les soussignés,

- Jules REYMOND, représentant à Beignot (Ain),
- Marius AVRIL, industriel à Marcigny (Saône-et-Loire),
- Georges COSSOT, négociant à Chalon-sur-Saône,
- Lucien LAROCHE, industriel à Semur-en-Brionnais (S.-et-L.)

il est formé, par le présent acte, une société à responsabilité limitée qui sera régie par la loi du 7.3.25, par toutes autres lois qui viendraient à modifier ou compléter celle-ci, et par les présents statuts.

ART. 1 - Cette société a pour objet, en tous pays, l'exploitation d'une industrie concernant la fabrication du charbon de bois en vase clos, épuré et concassé, et comportant les éléments suivants : usine, terrain, bâtiments et matériel ; et, comme conséquence de l'objet ci-dessus, toutes opérations commerciales, industrielles, mobilières et immobilières, financières, tant pour elle-même que pour le compte de tous tiers ou en participation.

ART. 2 - La société prend la raison sociale de "Les CHARBONNIERES DU MORVAN", société à responsabilité limitée au capital de 50 000 F. La signature sociale consiste dans la dénomination de la société suivie des mots "un des gérants" et de sa signature personnelle.

ART. 3 - La société est constituée pour une durée de vingt ans, qui commencera à courir du 1er mai 1940 pour expirer le 21.12.60, sauf dissolution anticipée ou prolongation.

ART. 4 - Le siège de la société est fixé à Chalon-sur-Saône, 2 place Mathias. Il pourra être transféré en tout autre endroit en vertu d'une décision prise par les associés....

AM 21.5.40

Acte de vente gare Athez-Corcelles

L'an 1940, le 2 octobre, entre le département de Saône-et-Loire, représenté par M. le préfet autorisé par délibération du 7.5.40 de la commission départementale, d'une part ; et la société "Les Charbonnières du Morvan"..., représentée par M. Raymond, l'un des gérants de la société, d'autre part ;

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

Le département de Saône-et-Loire déclare vendre à la société "Les Charbonnières du Morvan" qui accepte, les bâtiments de la gare d'Athéz-Corcelles et les terrains attenants. Les immeubles sont portés à la matrice cadastrale de la commune d'Anost au nom du département de Saône-et-Loire, par la régie départementale des transports, avenue de la gare à Mâcon, et comprenant ... bâtiment des voyageurs, lampisterie et lieux d'aisances, halles aux marchandises.

ETABLISSEMENT DE LA PROPRIÉTÉ

Les immeubles proviennent de l'ancienne ligne de chemin de fer d'intérêt local d'Autun à Château-Chinon, ligne déclassée par décret du 22.5.39. Le département en est propriétaire depuis 1909.

CONDITIONS DE VENTE

La présente vente est consentie aux conditions suivantes :

- une bande de terrain de 5,50 m de large sera prélevée sur l'emplacement de la gare actuelle en bordure de la limite nord ; elle est réservée pour l'emplacement d'un chemin qui permettra de raccorder au chemin vicinal ordinaire n° 4, le sol de la voie déclassée au-delà de la gare, du côté de Château-Chinon. La société acquéreur s'engage dès maintenant à faciliter la construction ultérieure de ce tronçon de chemin, en soutenant le remblai nécessaire à sa plate-forme par tels moyens convenables, d'accord avec la collectivité propriétaire dudit chemin ;

- Les immeubles sont vendus dans l'état où ils se trouvent avec les servitudes qui peuvent les grever : passives, apparentes ou occultes, continues ou discontinues ;

- le prix total est fixé à la somme de 20 000 F ;

- le présent contrat sera transcrit par les soins de la société acquéreur, au bureau des hypothèques d'Autun ;

- Les frais d'enregistrement, de timbre et de transcription au bureau des hypothèques seront à la charge de l'acquéreur.

PRISE DE POSSESSION

La société acquéreur pourra jouir et disposer des immeubles sus-mentionnés dès le versement de la somme. Les impôts seront supportés par elle à compter du 1er janvier suivant la prise de possession.

AM 11.10.40

Cette société fabriqua pendant la guerre du charbon gazogène. En 1947, le préfet envoya cette lettre au maire d'Anost :

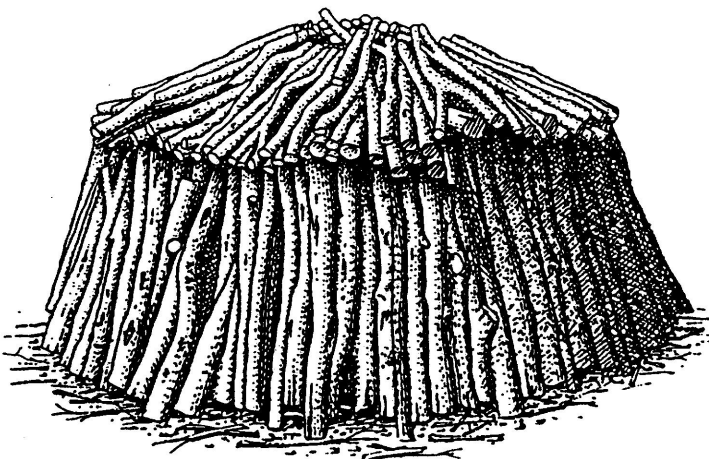
Il m'est signalé que M. Laroye, domicilié à Anost, aurait acheté la gare d'Athéz-Corcelles et serait désireux de revendre cette gare, mais qu'il serait aussi dans l'intérêt des habitants des villages environnants d'obtenir un droit de passage dans cette gare et de pouvoir utiliser comme chemin l'ancienne ligne de chemin de fer. Mon correspondant demande en conséquence si l'emplacement de la ligne qui aboutit à la gare a été vendu à M. Laroye et s'il existe encore pour aller à cette gare un droit de passage pour les habitants des villages autrefois desservis. Dans la négative, il m'est demandé s'il serait possible aux cultivateurs intéressés d'obtenir ce droit de passage par la gare d'Athéz-Corcelles et de pouvoir utiliser l'emplacement de l'ancienne ligne de chemin de fer comme chemin d'intérêt commun. Des renseignements en ma possession, il résulte que la gare d'Athéz-Corcelles a été vendue par le département à la société des Charbonnières du Morvan, par acte de vente administratif en date du 2.10.40...

Les charbonnières du Morvan ont vendu la propriété à M. Laroye. Ce droit de passage pourra être accordé aux intéressés le jour où l'ancienne plate-forme de la voie entre Athéz-Corcelles et la limite du département de la Nièvre sera aménagée en chemin public. La plate-forme de l'ancienne voie ferrée au-delà de Corcelles, ainsi que la bande de 5,50 m réservée dans la vente de la gare, font partie du domaine privé du département. La commune d'Anost a acquis, en vue de sa transformation en chemin public, des sections de la plate-forme de la voie ferrée entre Vaumignon et Athéz-Corcelles, elle s'est désintéressée de la section au-delà de Corcelles.

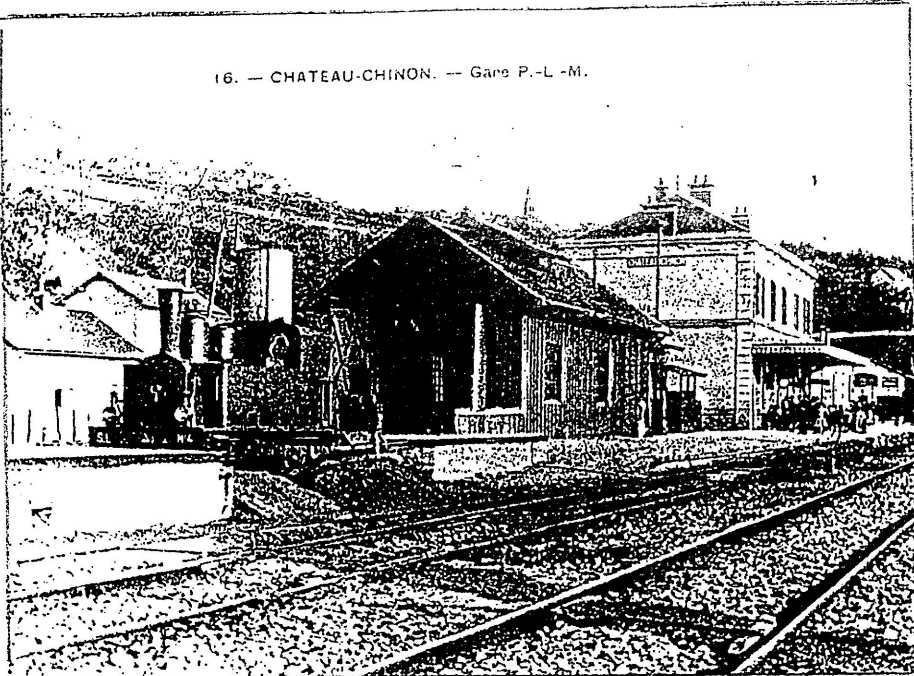
Afin que les intéressés puissent utiliser la plate-forme de l'ancienne voie ferrée, ainsi que la bande de 5,50 m réservée dans la vente aux charbonnières du Morvan, il conviendrait qu'ils achètent ces divers terrains au département, le conseil municipal d'Anost n'ayant pas jugé utile de les acquérir au titre de chemin rural. Le jour où les propriétaires intéressés, qui pourraient se constituer en syndicat pour l'établissement de ce chemin, désireraient le construire, les charbonnières du Morvan devraient effectuer les travaux nécessaires à soutenir les remblais indispensables à la constitution de sa plate-forme ainsi qu'il est prévu dans l'acte de vente. J'attire toutefois l'attention de M. le Maire d'Anost sur la question, afin qu'il examine s'il ne serait pas opportun de créer un chemin communal.

AM 24.1.47

(aucun document n'a été trouvé pour les gares d'Arleuf, du Châtelet, de Château-Chinon)

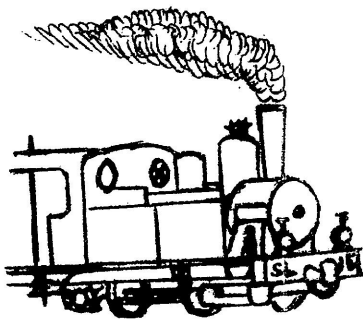


16. — CHATEAU-CHINON. — Gare P.-L.-M.



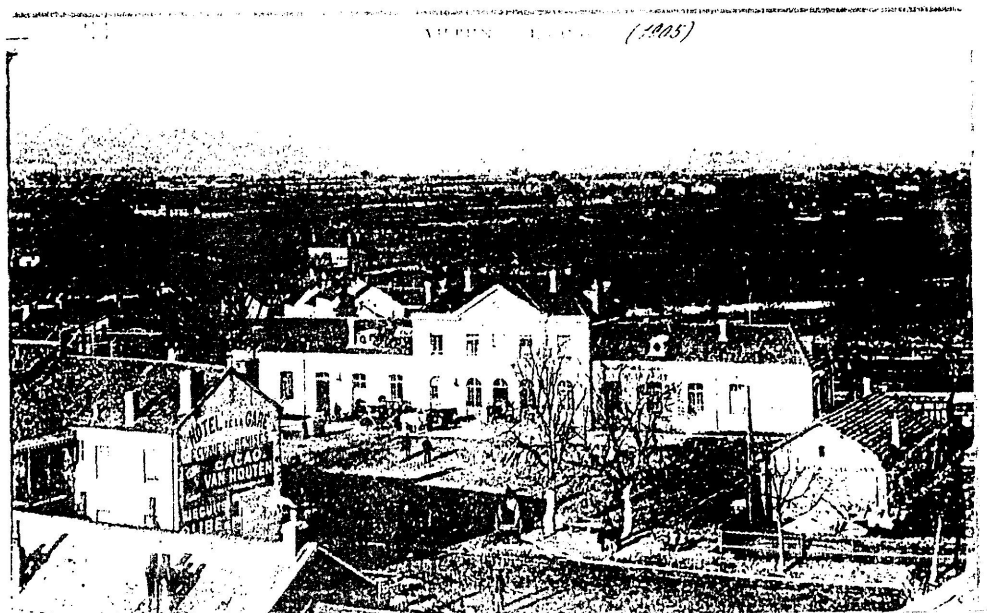
Ici, bien visible, la partie réservée au Tacot : une locomotive devant sa remise (remise avec dortoir). (Une remise semblable - au lieu d'un hangar à marchandises - à deux machines a été en service à Athez-Corcelles jusqu' en 1904). Derrière la locomotive, le château d'eau.

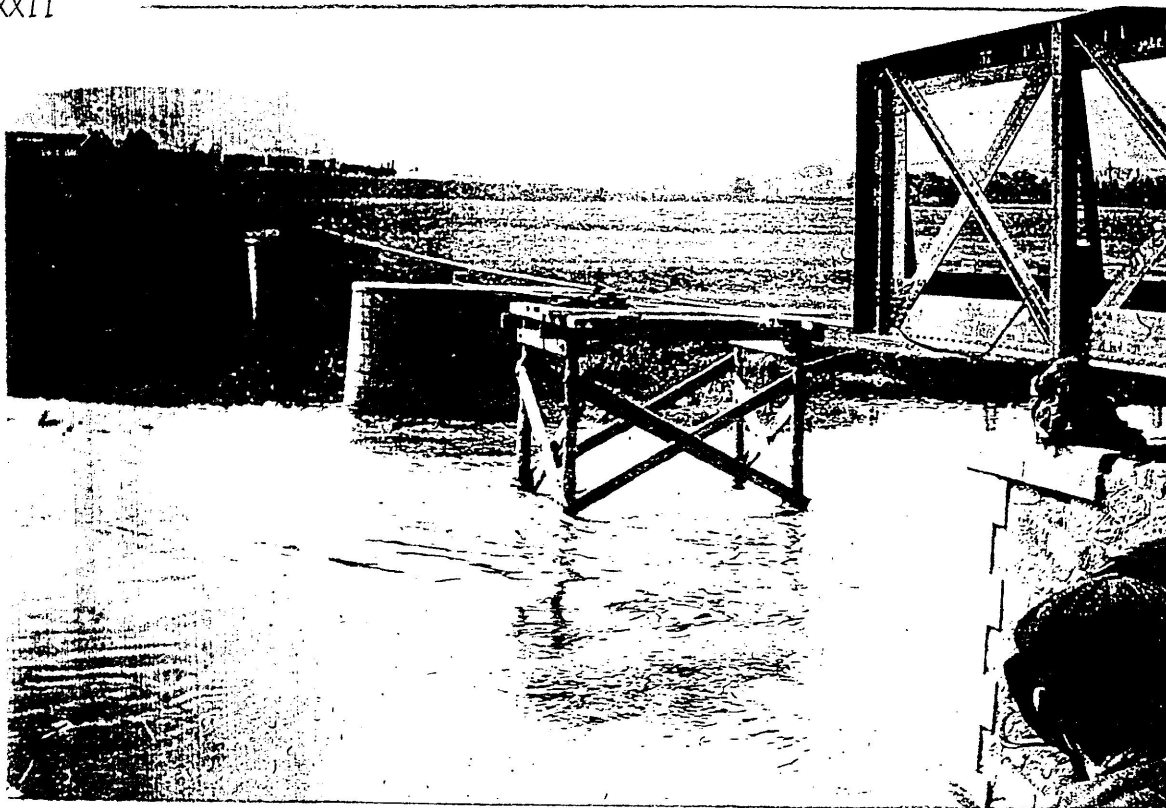
retour à



A u t u n

Place de la gare PLM, avec au premier plan à droite la gare du Tacot, qui porte l'inscription "Autun-Château-Chinon". Les rails sont visibles le long du trottoir.

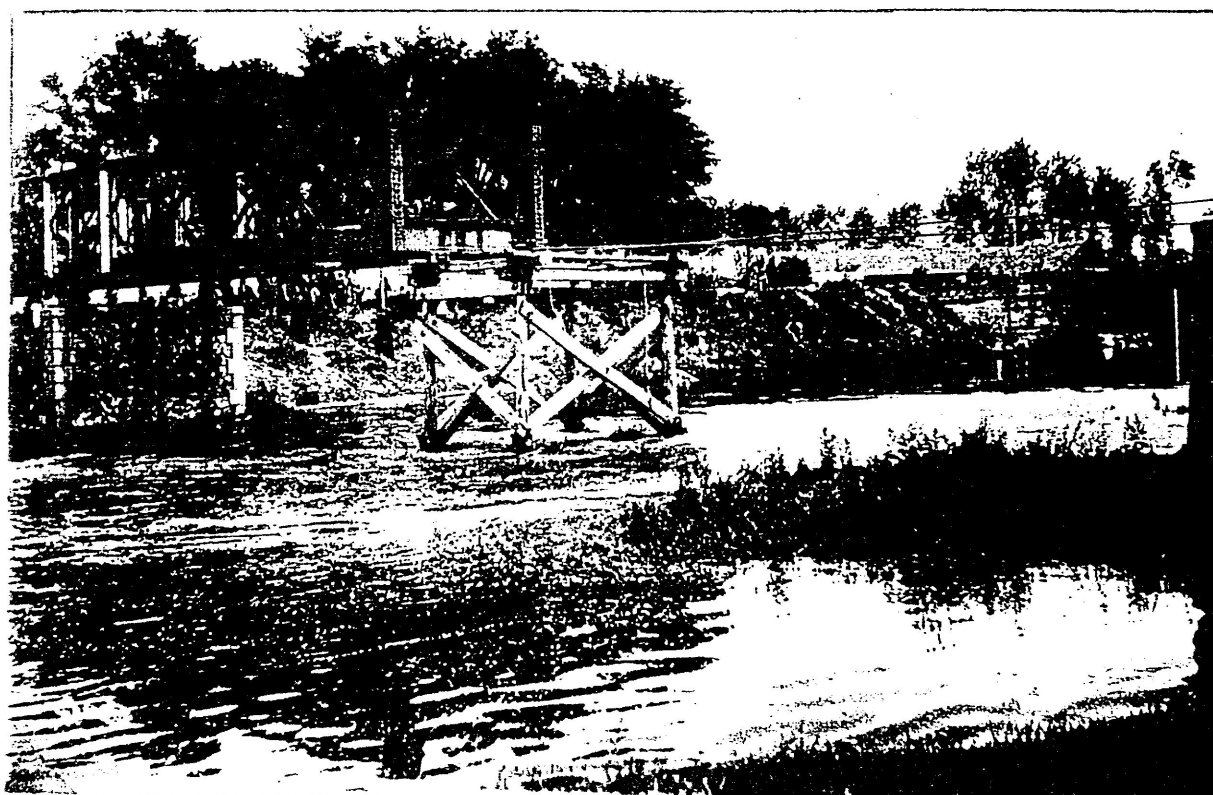




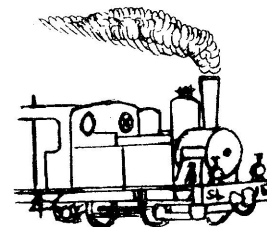
Enfin, deux photos
prises pendant la
construction du pont
métallique enjambant
l'Arroux, avant 1900.
Entre la ligne PLM
dont on voit un train
et l'Arroux, c'est le
vide.

le pont d'Arroux

Vue prise, cette
fois-ci, à l'aval. Au
second plan à droite,
le pont routier en
pierre.



ÉPILOGUE



C'est au cours des années 30 que disparurent tous les tacots de Saône-et-Loire. Tous furent tués par l'automobile et le camion ; seules demeurent les gares, témoins mélancoliques d'un passé à jamais disparu.

TACOTS D'AUTREFOIS EN SAÔNE-ET-LOIRE

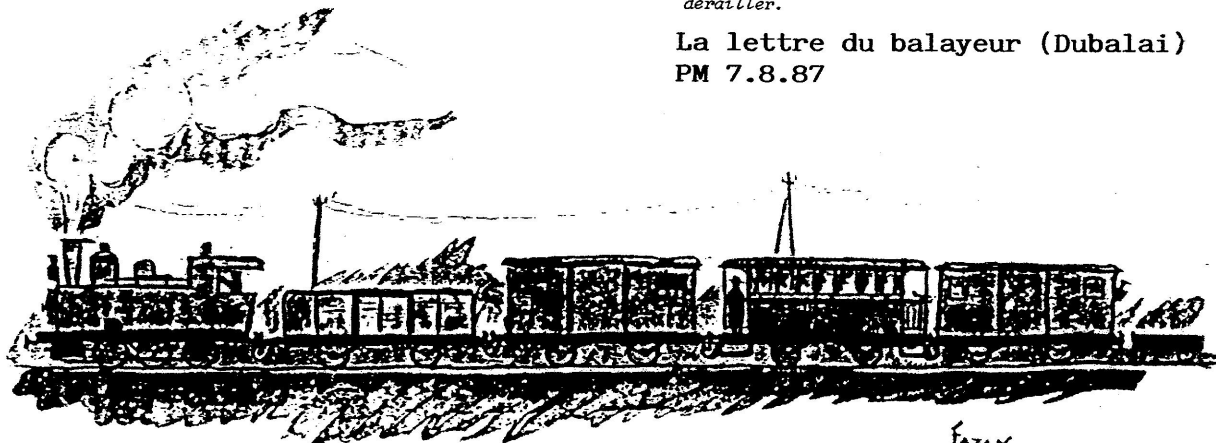
Vers la fin du siècle dernier, le réseau des chemins de fer français à voie normale était à peu près terminé. Les cartes de géographie ont popularisé cette immense toile d'araignée dont le centre était Paris. De nombreuses villes étaient desservies, ainsi que les localités situées sur le passage des lignes, mais nombreuses encore étaient celles qui, par leur éloignement, se trouvaient isolées.

Pour remédier à cet état de fait, les conseils généraux décidèrent de créer, dans leurs départements, des réseaux de chemins de fer secondaires à voie étroite, voie d'un mètre, appelés encore chemins de fer d'intérêt local. Chaque ligne reliait entre elles deux localités situées sur le réseau à voie normale. En Saône-et-Loire, le conseil général, qui avait déjà construit la ligne Digoïn - Etang, ouverte en 1893, mena à bien l'étude, puis la réalisation, vers 1900, d'un premier réseau, comprenant entre autres Autun à Château-Chinon.

Ces petits chemins de fer, que l'on appelait "tortillard" dans certaines régions, "tacot" dans le nôtre, étaient souvent fort pittoresques. Le tracé était presque toujours très sinueux, afin de desservir un nombre maximum de communes, et les lignes droites y étaient à peu près inconnues. Et puis, tout était bon enfant : les gares avec leurs "chefesses" (c'est ainsi qu'on appelait les préposées à la distribution des billets), les wagons et les locomotives qu'on aurait aimé conduire. Souvent, les trains étaient mixtes, c'est-à-dire qu'ils comprenaient des wagons de voyageurs et des wagons de marchandises. De ce fait, avec les manoeuvres dans les gares, les horaires n'étaient pas toujours respectés.

Sur la ligne Autun - Château-Chinon, les wagons de voyageurs se terminaient à chaque extrémité par une plate-forme protégée par une avancée du toit, ce qui leur donnait un petit air de train du far-west. A l'intérieur, le confort n'était pas évident : deux banquettes de bois, placées dans le sens de la longueur, se faisaient face ; les voitures sans ressorts subissaient tous les cahots de la voie et ils étaient nombreux ! En hiver, les wagons étaient glacials et ce n'étaient pas les longues bouillottes d'eau chaude, que l'on plaçait sur le plancher, qui pouvaient réchauffer longtemps les pieds des voyageurs. Chaudes au départ, elles étaient glacées à l'arrivée. Et pourtant, qu'ils étaient agréables à la belle saison, ces voyages à allure modérée à travers champs, à travers bois, tout près des habitations. Certes, ils n'étaient pas de tout repos, mais quel plaisir de voyager à l'air libre, sur la plate-forme !

Ces petits chemins de fer ont rendu d'immenses services. Les jours de foire, les jours de marché, les dimanches et jours fériés, à la belle saison, ils connaissaient la foule des voyageurs. Si une fermière achetait une chèvre à la foire, elle la ramenait dans le fourgon à bagages. Pittoresques aussi étaient parfois les incidents de parcours.



Edmond LAUXEUR
(Fédération folklorique de Grande-Bourgogne
Saint-Romain-sous-Versigny
2e semestre 1976)

Cher ami,

Il était une voie !...

Ainsi commençait, chaque soir, l'histoire que racontait la garde-barrière pour endormir ses enfants, après le passage de l'autorail de 22 h 27. Il était une voie qui serpentait dans la campagne et un petit aiguilleur dont les aventures allaient bon train tout au long du ballast.

Fils de lampiste et petit-neveu d'un contrôleur des wagons-lits qui avait voyagé sur l'Orient-Express et même une fois sur le Transsibérien, le petit aiguilleur, toujours suivi de ses sept frères, allait de signaux en signaux, sur une ligne secondaire, de bon matin, porter la galette et le pot de lait à un chef de train retraité qui habitait une petite gare désaffectée.

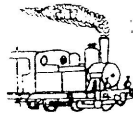
Celui-ci accueillait toujours aimablement les enfants et ne manquait jamais de leur conter le temps des locomotives à vapeur qui crachaient, sifflaient et fumaient en tirant leur bonne douzaine de wagons de 1re, 2e et 3e classes en bois et à plate-forme.

Il leur disait toutes les ruses employées par le petit train départemental pour déjouer, des années durant, les mauvais embranchements et éviter la sinistre voie de garage. Mais le petit aiguilleur et ses frères se passionnaient quand le vieux cheminot les intriguait en évoquant J. Pericoloso Sporgerzi, ce voyageur mystérieux des grands express internationaux qui devait être riche et très puissant puisque son nom était gravé sous les fenêtres de chaque compartiment dans tous les wagons de la bonne fée SNCF... Puis leur hôte concluait : "C'était l'heureuse époque de la Pacific 231". Et, précautionneusement il rangeait la casquette à étoiles, son drapeau rouge et son sifflet à roulette, puis il évoquait, pour les plus jeunes, le TGV de l'avenir. Le train à grande vitesse de demain qui s'arrête partout, même dans les gares les plus minuscules, en battant tous les records de rapidité sur les grands itinéraires de désenclavement des régions, entraînait alors le vieil homme et les enfants dans le ravissement.

Ils pénétraient joyeusement dans les méandres d'une polémique socio-économico-politique qui aurait transporté des énarques réunis en commission, sous la présidence d'un ministre, pour départager les élus locaux à propos du tracé d'une ligne de TGV. Celle-ci devant desservir équitablement deux villes voisines, sans oublier la banlieue proche d'une troisième et l'aéroport d'une quatrième et, surtout... Mais à ce moment de la discussion, il y a belle lurette que les marmots de la garde-barrière se sont endormis ! Si bien que pour savoir par où passeront très exactement les futurs TGV, il faudra attendre un peu et surtout ne pas dérailler.

La lettre du balayeur (Dubalai)
PM 7.8.87

Fazan



SOMMAIRE

p.	2	préface	100	. comparaison des tonnages transportés
	3	présentation	101	. répartition des wagons
	4	"l'Autunois et les chemins de fer au 19e siècle"	102	. marchandises avariées
	5	"les Petits Trains de Jadis"		. catégories de marchandises
	7	<u>PROJETS DE LIGNES SECONDAIRES</u>		= pommes de terre
	8	PROJET d'une LIGNE AUTUN - CORBIGNY		= bétail
	11	AVANT-PROJET de la ligne AUTUN - CHATEAU-CHINON	104	= écorces
	19	PROJETS d'un SECOND RESEAU d'INTERET LOCAL	105	= bois
	20	- quelques étapes d'un projet en Saône-et-Loire	108	= carrières et mines
	26	- projets en Nièvre		
A	1re	PAUSE - "l'express du Morvan" (M. Barbotte)	K	4e PAUSE - "regrets" (D. Cornaille)
		- voyage dans le passé		- promenade géologique
		- humour		- excursion dans le Haut-Morvan
				- toujours de l'humour
				- sécurité autour du Tacot
	27	<u>CAHIER DES CHARGES</u>		
		- tracé et construction	109	<u>ARRÊTS AUX GARES</u>
	30	- entretien et exploitation		AUTUN
		- durée, rachat et déchéance	112	TAVERNAY - La COMAILLE
	31	- transport des voyageurs et des marchandises	113	La SELLE - ROUSSILLON
	33	- divers services publics	115	La PETITE-VERRIERE - CUSSY
	34	- clauses diverses	117	ANOST - VAUMIGNON
E	2e	PAUSE - "souvenirs" (M. Barbotte)	118	ATHEZ - CORCELLES
		- balade en Morvan	120	ARLEUF
		- encore de l'humour	122	FACHIN - Le CHATELET
			123	CHATEAU-CHINON ville
			124	CHATEAU-CHINON PLM
	35	<u>GENÈSE DU TACOT</u>	Q	5e PAUSE - "souvenirs" J. Pasquet)
	36	série des prix et devis estimatifs		- et encore de l'humour
	38	SECTION AUTUN - CORCELLES		- témoignages
	40	- expropriation		- que reste-t-il aujourd'hui du Tacot ?
	41	- construction et ouverture		
	42	- tracé de la ligne jusqu'à Corcelles	125	<u>ARRÊTS AUX HALTES ET EMBRANCHEMENTS</u>
	49	SECTION CORCELLES - CHATEAU-CHINON		La FOLIE
	52	- expropriation	126	les MOREAUX
	53	- construction et ouverture		PRE-CHARMOY
	56	- tracé de la ligne depuis Corcelles		POLROY
G	3e	PAUSE - "conseils au Tacot" (G. Lemoine)		halte de Polroy
		- "le Tacot que l'on regrette"	128	embranchement de POLROY
		- promenade technique depuis Corcelles		- relations avec le Tacot
		- beaucoup d'humour		+ historique de la mine et étude géologique
		- anecdotes	134	Les CHAUMES FROIDES : embranchement 13
				- tarifs et autorisations
	61	<u>EXPLOITATION ENTRE 1900 ET 1936</u>		- fourniture et chargement des wagons
	62	appellations de la compagnie	135	- tonnages transportés
	63	GARES et HALTES		+ étude géologique
	65	- stations	137	Les CHEVANNES
		- matériel fixe		VELEE
		- classement des gares	138	ATHEZ
	66	- visite des aiguilles		Carrière des CORVEES
		- transit aux deux gares PLM		- essais et achat du terrain
	67	- fonds de caisse des gares	139	- installation de l'embranchement et entretien
		- nom des gares		- tarifs
	68	MATERIEL ROULANT	140	- tonnages transportés
		- inventaire	141	+ fabrication des pavés
	69	- locomotives		FRAGNY
		- voitures de voyageurs	142	Les MALPENNES
	70	- wagons de marchandises		Les BLANDINS
	71	PERSONNEL		Carrière des BLANDINS
		- composition	143	- installations aux Blandins
	72	- travail des agents		- installations à Château-Chinon PLM
	73	- conditions de travail	144	- réglementation imposée à la carrière
	74	- service médical	145	- transport de matériaux
		- salaires	147	- fin de l'exploitation et vente de la carrière
	76	HORAIRES	149	VERMENOUX
		- horaires jusqu'en 1930		PRECY
	80	- horaires après 1930	W	6e PAUSE - le Tacot en flèches
	81	- trains périodiques pour les foires		- code des références
	83	- trains supplémentaires		- remerciements
	84	- retards des trains		
	85	- quelques anecdotes	151	<u>ENTERREMENT DU TACOT</u>
	86	SITUATION née de la GUERRE		déclassement de la ligne
	87	- transport des voyageurs	152	sort de chaque gare
	88	- colis postaux		- Autun
	89	- transport des marchandises		- Tavernay - la Comaille
	91	TRAFIC		- la Selle
	92	- recettes	153	- la Petite-Verrière
	94	- service postal		- tronçons de voie sur la commune d'Anost
	95	- transport des voyageurs		- Anost-Vaumignon
		. tarifs		- Athes-Corcelles
	96	. trafic	155	"Tacots d'autrefois en Saône-et-Loire"
	97	- transport des marchandises		"Il était une voie..."
	98	. tarifs		
		. trafic		

Code des Références

AC archives de la Celle-en-Morvan
ALE archives de Lucenay-l'Evêque
AM archives de Mâcon
AN archives de Nevers
APM archives du Parc Naturel Régional du Morvan

SL "copies de lettres" de la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire

IM	"Indépendant du Morvan"	journal d' Autun	(de 1898 à 1944)
GI	"la Gazette Indépendante"	journal d' Autun	(après 1944)
A	"l'Autunois"	journal d' Autun	(du début du siècle)
MR	"Morvan Républicain"	journal d' Autun	(du début du siècle)
NM	"le Nouvelliste du Morvan"	journal d' Autun	(du début du siècle)
EM	"l'Echo du Morvan"	journal de Château-Chinon	(du début du siècle)
JM	"Journal du Morvan"	journal de Château-Chinon	(du début du siècle)
PM	"le Pèlerin Magazine"		

PV "Bulletin de la Petite-Verrière" (impr.-gérant Joseph CHARLEUX) (années 191...)

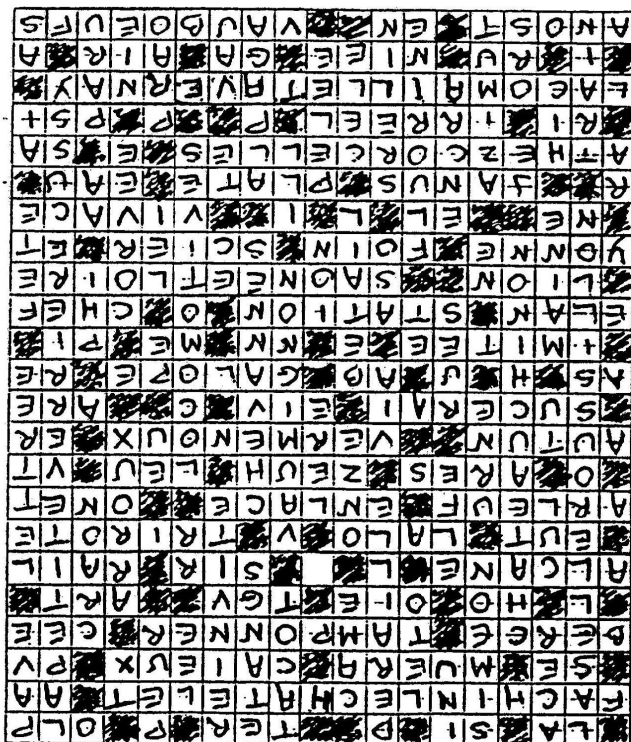
Remerciements

Cet ouvrage a pu être réalisé grâce au concours de

- les Archives Départementales de MACON et de NEVERS,
- M. CLEMENT, chef des Rapides de Saône-et-Loire, AUTUN,
- Mlle PEYRAT, bibliothécaire de la Bibliothèque Municipale d'AUTUN,
- le PARC NATUREL REGIONAL du MORVAN à SAINT-BRISSON,
- M. de GANAY, maire de LUCENAY-l'EVEQUE,
- M. NICOLAS, maire de la CELLE-en-MORVAN,
- MM. de la COMBLE et GAUTHERIN du Musée d'Histoire Naturelle d'AUTUN,
- le PELERIN-Magazine, journal hebdomadaire catholique,
- MM. DEVAL d'ANOST et RAGOUT d'ARLEUF, qui ont travaillé à la carrière des Corvées,
- M. FAZAN d'ANOST, peintre,
- M. RAVIER d'ANOST,
- M. WEBER de ROUSSILLON,
- Mme ALLYOT de CUSSY,

qui nous ont autorisés à reproduire tous articles intéressant le TACOT, et au prêt de cartes postales et photos de la part de :

- MM. AUBERTIN, BELCHIOR, GALLICE, SCHMITT (Autun),
- MM. A. BASDEVANT, FAZAN, P. RAVIER, Mme GEY (Anost),
- Mme VALENTIN (la Celle-en-Morvan),
- MM. COUGNARD, PERNET (la Grande-Verrière),
- M. MARILLIER (Roussillon).



Complément au journal "Lai BIAUDE", 71550 ANOST
Dépôt légal : 1er trimestre 1988

Directeur de la publication : Daniel TURPIN, La Bussière

Impression : Lycée Bonaparte, AUTUN
Imprimerie PELUX, AUTUN



LES PETITS TRAINS DE JADIS

(complément de la page 5)

Quels étaient ces petits trains -plus souvent appelés irrévérencieusement tacots ou tortillards- qui, pendant plus de cinq décennies, sillonnèrent la campagne française ?

Jusqu'au début du Second Empire, la construction des voies ferrées répondait à des règles sévères qui conduisaient à de grosses dépenses pour l'établissement des lignes. L'exploitation en avait été confiée aux grandes compagnies de l'époque : l'Est, le Nord, l'Ouest, le Paris-Orléans, le Midi et le Paris-Lyon-Méditerranée, ou à des sociétés moins importantes et financièrement moins florissantes.

Afin de développer le réseau ferré, et compte tenu du fait que les nouvelles relations à établir seraient moins rémunératrices que leurs aînées, il vint à l'esprit d'édicter des règles plus souples, donc génératrices d'économies, pour leur construction et leur exploitation...

L'idée de chemins de fer "économiques" mûrit et, à la suite de travaux d'une commission, une loi est promulguée le 12 juillet 1865. Connue sous le nom de loi MIGNERET (ancien préfet du Bas-Rhin), elle constitue l'acte de naissance des chemins de fer d'intérêt local ; elle autorise la construction et l'exploitation de cette nouvelle catégorie de voies ferrées, habilitant les départements ou les communes à exécuter ou à concéder les lignes situées sur leur territoire. Les travaux peuvent être subventionnés par l'Etat, les départements et les communes, voire par des particuliers, la plus grande latitude étant laissée aux concessionnaires pour l'établissement de la voie et le mode d'exploitation. Il est simplement recommandé, pour un même groupe de lignes, de respecter une certaine unité "technique", recommandation qui ne fut pas toujours suivie d'effet : à l'Etat qui, dans un louable souci d'unification, veut imposer l'écartement normal (1,435 m) s'opposent les partisans de plus en plus nombreux de la voie étroite ; ces derniers estiment en effet que les économies à réaliser en adoptant un écartement moindre compensent largement les inconvénients du transbordement aux points de jonction avec les grands réseaux. Ce choix de la largeur de la voie est la seule difficulté d'application de la loi.

... A cette époque, seules quelques mines, carrières ou usines utilisent une voie inférieure à 1,435 m. Devant les bons résultats techniques obtenus par ce genre d'exploitation... l'Etat accepte les écartements réduits. Malgré cette facilité, le développement des voies ferrées d'intérêt local est très lent, freiné par le conflit de 1870 (17 km de voies en 1867, 293 km en 1870)...

En 1871, une loi avait autorisé les départements voisins à se concerter pour réaliser des liaisons interdépartementales. Certains concessionnaires voient ainsi la possibilité de concurrencer les lignes des grands réseaux par la jonction de plusieurs tronçons. Mais ces réactions ne sont pas étrangères aux dispositions qui vont suivre ; à partir de 1878, en effet, M. FREYCHET, nouveau ministre des travaux publics, va s'attacher à doter le pays d'un ensemble de voies ferrées cohérent et complet. Il veut en outre séparer nettement le réseau d'intérêt général de celui d'intérêt local...

Dès lors, les lignes d'intérêt local sont vouées à assurer des relations de second ordre et une nouvelle loi est promulguée en juillet 1880, se substituant à celle de 1865, et qui constituera pendant longtemps la charte des chemins de fer d'intérêt local. Elle comporte en particulier le remplacement de la subvention forfaitaire de construction par des versements par l'Etat ou les autorités concédantes (départements ou communes) qui garantissent en outre, en cas de déficit, l'intérêt du capital de premier établissement. De plus, cette loi établit une différence, tout à fait arbitraire d'ailleurs, entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways. Le critère de classement retenu repose en effet sur le mode d'implantation : si la voie est établie sur route sur la plus grande partie de son parcours, la ligne est classée "tramway", et c'est un chemin de fer dans le cas contraire. L'on verra ainsi des exploitations chargées de lignes appartenant à ces deux catégories administratives, et parfois même de lignes concédées suivant deux régimes : 1865 et 1880 !

Compte tenu des nouvelles dispositions financières de cette loi, ce type de chemin de fer se développe très rapidement, cha-

que département s'attachant à posséder un réseau desservant toutes les bourgades encore tributaires de la diligence. L'utilité et la rentabilité de certaines lignes sont bien sûr fort contestables, leur établissement ne répondant parfois qu'à des intérêts financiers ou à des soucis électoraux. Mais il est un fait que la longueur du réseau passe de 2 187 km en 1880 à 17 653 km en 1913...

Devant la prolifération anarchique des réseaux départementaux et la crainte permanente des grandes compagnies de se voir concurrencées, il apparaît nécessaire de modifier une fois de plus la législation. Une loi du 31.7.13 réduit en particulier les subventions de l'Etat, et par suite la garantie d'intérêts ; en outre, chemins de fer d'intérêt local et tramways sont regroupés sous la dénomination de "voies ferrées d'intérêt local" se subdivisant en deux catégories : chemins de fer et tramways urbains, ces derniers n'assurant que des services voyageurs avec ou sans messageries ! Mais, plus que cette loi de 1913, c'est le conflit mondial de 1914 qui donnera un coup d'arrêt brutal et quasi définitif au développement du réseau secondaire français.

En pleine guerre, et alors que les voies ferrées d'intérêt local apportent leur concours à la défense nationale..., le décret du 11.11.17 crée une nouvelle distinction entre chemins de fer et tramways, cette dernière dénomination étant réservée aux tramways urbains...

A partir des années vingt, les dépenses..... dans beaucoup d'exploitations... (reprendre page 5)

En 1929, alors que le réseau d'intérêt local a atteint son développement maximal, avec 20 291 km auxquels il convient d'ajouter 2 165 km de lignes d'intérêt général exploitées par des compagnies secondaires, on assiste aux premières fermetures de lignes, parfois au trafic voyageurs seulement, parfois à tout trafic. Les déclassements et déposes de voies vont suivre, et beaucoup d'exploitations assurent aux mêmes les services routiers de remplacement. Si, entre 1928 et 1932, les suppressions sont compensées par de nouvelles ouvertures de lignes (longueur du réseau en 1932 : 20 202 km), les années suivantes voient une avalanche de mises sur route du trafic.

En 1939, au moment de la déclaration de guerre, il ne reste environ que 12 000 km de lignes exploitées...

CONCESSIONNAIRES & EXPLOITANTS

En ce qui concerne l'exploitation de ces petits trains, dans la plupart des cas les départements concédaient leur réseau à des sociétés spécialisées dans ce genre d'exploitation, avec bien entendu signature entre les deux parties de conventions assorties de cahiers des charges. On trouvait des exploitations de toutes tailles...

Mais des entrepreneurs de travaux publics, des constructeurs de matériel roulant de chemin de fer ou même des banquiers ont également reçu des concessions dans les départements, ils devaient, comme la loi l'exigeait, fonder dans chacun d'eux une société d'exploitation du chemin de fer. Dès lors sont apparus des groupes d'intérêts communs regroupant différents réseaux, tels que... le groupe JEANCARD...

Entre les deux guerres, des regroupements ont eu lieu... Inversement, certaines exploitations ont été scindées entre les départements concessionnaires... Assez souvent, les départements étaient dans l'obligation de mettre les lignes départementales sous la tutelle de l'administration d'un séquestre, le concessionnaire ne faisant plus face à ses obligations. Il arrivait que le réseau soit racheté par le département qui l'affermait à une autre compagnie, ou même dans certains cas à... la société défailillante ; ou bien, plus simplement, une régie départementale se chargeait de le gérer conformément aux dispositions d'une loi de 1915. Ces régies se sont surtout développées après 1945 et assurent encore de nos jours des services routiers et de ramassages scolaires.

LES INFRASTRUCTURES

(reprendre page 5)

ERRATA

p. 67 colonne "NOMS" : le dernier paragraphe doit venir en premier